N.o

118

CAPITULO XI – EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO "GENERAL BELGRANO"

C35/3

Isla Pajaros
BAHIA DE LAS ISLAS
ISLA SAN PEDRO
BAHIA SUDOESTE
Pto. Leith
Pto. Sromness
Pto. Husvik
BAHIA CUMBERLAND
Pto. Gritviken
BA. NEWARK
IS. ANNENKOV
C CARLOTA
FIORD DRYGALSKY
IS. VERDES

C. Saunders
BAHIA STROMNESS
Pto. Leith
Pto. Sromness
Pto. Husvik
TRANSPORTE "BA. BUEN SUCESO"
CORBETA "GUERRICO"
BAHIA CUMBERLAND
BAHIA GRANDE
PUNTA CNEL. ZELAYA
BAHIA GUARDIA NACIONAL
Pto. Gritviken
ESCALA 0 5 10 KM

1 20 DIC. 81 DAVIDOFF LLEGA POR PRIMERA VEZ A PTO. LEITH
2 EL "CAIMAN" LLEGA A GRITVIKEN (FEB. 1982)
3 19 MAR-82 ARA "BUEN SUCESO" LLEGA A BA STROMNESS
4 24 MAR 82 ARA "BAHIA PARAISO" TRASLADA AL GRUPO "ASTIZ"
5 02 ABR. 82 ARA "GUERRICO" ARRIBA A Ba. CUMBERLAND
6 03 ABR 82 GT 60-1 SE TRASLADA A Ba. GUARDIA NACIONAL
7 HELICOPTERO PUMA ATACADO POR I.M. BRITANICA
8 ATERRIZAJE DE EMERGENCIA DEL PUMA
9 ARA "GUERRICO" ATACADA POR I. M. BRITANICA

LA TOMA DE GRITVIKEN

ESCALA 10 5 0 10 20 30 40 50 KM

CAPITULO XI - EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO "GENERAL BELGRANO"

LA ULTIMA MISION

El venerable crucero de la clase Brooklin "General BELGRANO" había sido incorporado a la US NAVY en 1939 con el nombre de USS "PHOENIX". Fue uno de los únicos sobrevivientes del ataque japonés a PEARL HARBOR (Islas HAWAI) que inició la guerra del PACIFICO, el 7 de diciembre de 1941.

Poco después, formado parte de la flota comandada por el Alte OLDENDORFF, partició en la batalla aeronaval de LEYTE contra la escuadra del JAPON, en el estrecho de SURIGAO.

En 1943 transportó al Secretario de Estado CORDES HULL de los EE.UU. a la conferencia de CASABLANCA, y en 1951 fue vendido a la Armada Argentina en la suma de U$S 7.800.000, habiendo sido bautizado como ARA "17 DE OCTUBRE", nombre que detentó hasta el 16 de setiembre de 1955, en que fue rebautizado con el de "General BELGRANO". Fue gemelo del ARA "9 DE JULIO", que fuera desguasado hace pocos años, y era el último buque existente de su clase, lo cual hizo que su pérdida fuese aún más lamentable.

El Grupo de Tareas 79.3 con el crucero y los destructores "BOUCHARD" y "PIEDRABUENA" , se hallaban el día 30 de abril al N de la Isla de los Estados, a la espera de directivas para su eventual desplazamiento a la zona de operaciones;al recibir sus órdenes el 1 de Mayo, inició su navegación hacia el Este-Sudeste según fué expresado en el capítulo anterior.

La tarea de la misión de la FT 79 especificaba que debía "desgastar,neutralizar o destruir en oportunidades favorables unidades del enemigo", con un concepto de la operación que establecía las limitaciones de no entrar en la ZET ni emplear sus armas sin previa autorización.

Los Grupos de Tareas ubicados al norte debían así lateralizar una amenaza, para ejercer una proyección de ataque en situación oportuna -fundamentalmente por medio del Grupo Aeronaval embarcado- y obligar al enemigo a dividir sus fuerzas. El Grupo de Tareas 79.3, en este esquema, debía -además

de actuar como elemento disuasorio en el marco regional- vigilar el acceso sur del Teatro de Operaciones, y eventualmente interceptar o neutralizar unidades del enemigo. Esto último debe interpretarse como un ataque a unidades logísticas o naves averiadas aisladas, y de ninguna manera comprometía al Grupo de Tareas en parte de un ataque a Grupos de Tareas del enemigo.

Debe internalizarse en tal sentido, que el alto mando naval argentino consciente de la superioridad submarina británica, razonablemente se abstendría de enviar a la Flota de Mar a un holocausto innecesario, en un ataque frontal contra la Task Force.

A las 12:54 hs, el Belgrano navegaba en las coordenadas 56°30S, 61°15'W, con rumbo general hacía el Este, dejaba detrás de si las Caletas protegidas de las Islas de los Estados, y a su izquierda las aguas poco profundas del banco Burdwood(1).

En estas circunstancias fué localizado por el submarino "CONQUEROR" el cual hallándose de patrulla al Oeste del archipielago Malvinas, fue destacado mas al sur de esa zona, ya que otro submarino nuclear llegado al área lo relevaría en aquella tarea: El HMS "SPLENDID". Eran las 16:30 Hs. del 1°de Mayo.

Durante el resto del día y las primeras horas del siguiente el Belgrano acompañado por los destructores "PIEDRABUENA" y "BOUCHARD", se internó en aguas profundas que los ponían en situación desfavorable ante la amenaza submarina enemiga, pero

(1) El banco Burdwood es una zona amplia de aguas bajas situada al sur de las Islas Malvinas.

convenientemente alejados de la zona de exclusión. (*)

Adoptaba así una solución de compromiso que si bien lo alejaban de la seguridad relativa de las menores profundidades que significaba el banco Burdwood, también ponían distancia prudencial ante el Grupo de Tareas y los límites que los mismos británicos habían fijado para las operaciones bélicas, ya que el mencionado banco se hallaba totalmente comprendido dentro de la ZET.

Analistas extranjeros han puntualizado que el "General BELGRANO", buque dotado de una formidable artillería, superior a la de cualquier nave de la Task Force, hubiese realmente constituído una amenaza difícil de neutralizar, de haber sido anclado en la bahía de Puerto ARGENTINO, ya que en ese lugar -además de estar a cubierto del peligro submarino- el enemigo no hubiese podido atacarlo sin correr graves e inaceptables riesgos, dada la proximidad de la población y las defensas antiaéreas. Por otra parte, podría haber sido empleado como plataforma de tiro encallado, dadas las bajas profundidades del lugar. (**)

A las 06:30 hs. del día 2 de mayo, al recibir el Grupo de Tarea 79.3 la orden de regresar a su zona asignada anterior, se hallaba a 280 millas náuticas al sur de DARWIN es decir, a muchas horas de navegación de una probable zona de combate como para constituir una amenaza cierta para las naves de la Task Force.

(*) Los submarinos nucleares requieren de profundidades apreciables para poder desarrollar toda su rapidez en condiciones aceptables de seguridad. A medida que la profundidad disminuye, aumenta el riesgo del submarino de chocar con el fondo marino, debiendo por lo tanto disminuir su velocidad, con lo cual disminuyen también sus posibilidades de alcanzar y atacar a su presa.

(**) BATTLE FOR THE FALKLANDS, NAVAL FORCES, OSPREY PUBLISHING-LONDON ADRIAN ENGLISH Y ANTHONI WATTS, PAGINA 22.

El mensaje no pasó desapercibido a los servicios de inteligencia del enemigo, cuyas fuentes señalan que si bién con palabras claves, fué emitido en texto claro e inmediatamente interpretado, al observarse la actitud que adoptaban ambos grupos de tareas al poner proa hacia el continente.(*)

El "CONQUEROR", en tanto, seguía a distancia prudencial y muy atentamente el desplazamiento de las naves argentinas, en la esperanza de que éstas penetrasen en la zona de exclusión.

El "Belgrano" y sus dos escoltas, pusieron rumbo aproximado 280º es decir, hacia las aguas poco profundas más próximas a su posición que no fueran las comprendidas dentro de la ZET.

La calma había sucedido a la tensión de los tripulantes, ya que al alejarse de la zona de probable conflicto, por orden superior, y hallándose fuera de la ZET, consideraban que el peligro había pasado, al menos por entonces. Nadie abordo podía imaginarse que los británicos romperían las reglas de juego por ellos mismos establecidas, ni de las virtudes sintetizadas por la caballerosidad y el "FAIR PLAY" que se atribuye a una sociedad anglosajona de estirpe democrática,humanitaria y justa.

Pero lo que los marinos argentinos ignoraban en esos momentos, era que existía otras razones para hundir el buque más alla de las necesidades tácticas y de las inhibiciones propias de la idiosincracia de una nación occidental y cristiana para cometer un acto desleznable.

El "Conqueror", que se mantenía en contacto con su cuartel general en NORTHWOOD (Gran Bretaña), siguió paciente y atentamente al convoy argentino, que se desplazaba a una velocidad normal de aproximadamente 14 nudos, con rumbo de alejamiento de la zona de operaciones.

(*) El mensaje fué captado por un avión Nimrod con un equipo Marconi AD 470

A las 15:57 Hs. de ese fatídico día, al resultar evidente que el Grupo de Tareas 79.3 no penetraría en la ZET, y que por el contrario, comenzaba a alejarse decididamente de ésta, el Capitán WREFORD BROWN, comandante del "Conqueror", se comunicó con NORTHWOOD para informar estas novedades y requerir instrucciones. El gabinete de crisis en pleno, presidido por la Sra. THATCHER, tomó la decisión e impartió la siguiente directiva: "disparen hasta hundirlo".

El Capitán WREFORD BROWN interpretó cabalmente la orden: no se trataba de averiarlo ni de dejarlo fuera de servicio: había que hundirlo. Hallándose el crucero en la posición 55° 17S, 61°47'W, se colocó a 1.400 yardas del lado opuesto en que se hallan las naves de escolta, y disparó 2 torpedos MK-8 (*) contra la banda de babor del viejo y venerable buque, que se estremeció, junto con la conciencia del mundo, ante los certeros impactos, consumado así el acto más despiadado y aparentemente más injustificado de la guerra.

LAS CONTRADICCIONES BRITANICAS

El hundimiento del "General Belgrano", en las situaciones y oportunidad elegida por el gobierno británico, no ha sido aún convenientemente develado, y tal vez no lo vaya a ser por muchos años, dado que se ha sancionado en Gran Bretaña sobre los hechos del conflicto del Atlántico Sur, una calificación de "Secreto Militar" por el término nada usual de 100 años. ¿Cuál ha de ser la gravedad de este hecho que el gobierno de la Sra. THATCHER desea mantener ocultos, para la adopción de semejante medida?.

A efectos de dejar constancia y de guiar al lector y a la posteridad en la búsqueda de la verdad, que no nos averguenza ni nos avergonzará a los argentinos, el autor ha creído conveniente y necesario dejar sentados las contradicciones en que incurrió el gobierno británico sobre este suceso en particular.

(*) Debido a un mal funcionamiento del moderno sistema de torpedos "TIGERFISH" de fabricación britpánica, fueron empleados los torpedos (MK- 8), cuyo diseño data de la II Guerra Mundial.

6

Las autoridades británicas al procurar explicar el hundimiento, incurrieron en una serie de inexactitudes, la mayor parte de ellos nimias y desajustadas de la realidad, que llaman la atención por su ligereza teniendo en cuenta la gravedad de un hecho que provocó la muerte o desaparición de 368 hombres y puso en peligro a otros 674 tripulantes, que por fortuna pudieron ser rescatados. Las principales inexactitudes producidas en sus momentos son las que se detallan a continuación.

1ra. Contradicción

¿Cuales eran los objetivos politicos y militares del Reino Unido respecto del problema de las Islas Malvinas?.

El envio de la Task Force pareció ser la respuesta militar para obligar al gobierno de Buenos Aires a aceptar la Resolución 502. Así lo manifestó el Almirante Sir John Fieldhouse a la prensa de Londres en aquellos días: "Lograr el retiro Argentino de acuerdo con la Resolución 502".

Por otra parte, tal vez debido a las presiones internacionales y del partido laborista británico, el gobierno de Gran Bretaña declaró que su política militar consistía en el uso mínimo de la fuerza bajo estricto control político, a fin de lograr el objetivo diplomático perseguido.

Esta aseveración fué coherente con un par de hechos que la pusieron a prueba: el primero de ellos se produjo cuando el Almirante Woodward pidió instrucciones para proceder con los aviones argentinos de reconocimiento, luego que éstos detectaran repetidamente a la Task Force en su marcha hacia el sur. ¿Debían ser derribados?. La respuesta del Gabinete de Guerra fué que, dado que se trataba de aviones sin armamento y que se hallaban fuera de la zona de exclusión, no se los debía derribar.

///

El segundo hecho se produjo cuando un submarino británico observó a una nave argentina realizando tareas de minado en las afueras de Puerto Argentino. ¿Debía torpedearlo?.La respuesta en este caso fué tambien negativa, por considerarse que aún no se habían iniciado acciones violentas y que se deseaba evitar producir bajas innecesarias.

El día 30 de abril, las fuerzas armadas argentinas habían tenido un extremo cuidado en no producir bajas al enemigo. El día 1 de Mayo se habían limitado a defenderse cuando fueron atacadas, primero de los bombardeos aéreos, y luego de los bombardeos navales. Según los partes británicos, el día 1 de Mayo solo tuvieron una baja, un herido leve en el pecho (Marinero Ian Britell, de Teighnmouth, Devon, tripulante de la fragata "Arrow" en el ataqúe de la Escuadrilla "Torno"(*)

¿Como se compadecen estos hechos y actitudes con la decisión de hundir al "Gral Belgrano"?.

"La Guerra es la Guerra", expresaría un camarada de la Armada resignadamente al comentar estos hechos, "Puede ser" -fue la respuesta- "Pero no olvidemos que esta no era una guerra declarada, y que el "Belgrano" no estaba tampoco en una zona de guerra al momento de ser torpedeado".

Por otra parte, aunque así no haya sido, cualquier nación civilizada procura evitar siempre la pérdida de vidas inocentes, tal como el Reino Unido lo había hecho hasta ese momento.

Segunda contradicción

La nave argentina fué atacada, como es sabido, 39 millas náuticas fuera de la zona de exclusión marítima libremente establecida por Gran Bretaña, y cuando se alejaba decididamente con proa a las aguas protegidos del territorio continental argentino.

El gobierno británico estableció la zona de exclusión marítima el día 09 de abril, con vigencia a partir del 12 abril a las 07:00 hs. con la finalidad de hacer efectivo el bloqueo naval de las Islas Malvinas y permitir a sus medios ofensivos la libertad de acción necesaria para el uso de sus armas cuando lo creyesen convenientes al cumplimiento de su misión. Se trataba además de un aviso a buques de cualquier bandera de que esa era una "zona de guerra", para evitarse ulterioridades y responsabilidades en caso de que naves pertenecientes a otros paises sufrieran daños en dicha zona.

Las 200 millas náuticas que fijó de radio para la zona de exclusión, establecian en exceso los límites que consideraba necesarios para sus operaciones militares de recuperación del archipielago, y lo eran. Mas allá de esa circunsferencia no se habían previsto operaciones militares -como que no se efectuaron-, y la ubicación de los dos Grupos de Tareas de la Task Force así lo demostraban.

Por consiguiente, las razones para adoptar tal decisión no fueron ciertamente militares, algo debió ocurrir entre el 30 de abril y el 2 de mayo, que obligó al poder político británico a adoptar una medida que le valió la repulsa del mundo, con un elevado costo político consecuente.

Cabe acotar que el Parte Oficial Británico que informó del ataque, expresaba falazmente que "la acción fue en el límite de la ZET, justo fuera de ella", lo cual era falso, y que el establecimiento de la ZET expresaba textualmente que "cualquier nave o aeronave .... que sea encontrada dentro de la zona .... será considerada hóstil y expuesta a ser atacada ... (ver Cap. VIII, Titulo "Los Defensores de las Islas Malvinas").

Poco después, el día 07 de mayo, Gran Bretaña ampliaba la zona de guerra hasta las 12 millas náuticas de la costa argentina, es decir hasta el límite del mar territorial, a fin de asegurarse que en el futuro el no reincidir en la ruptura de sus propias reglas de juego.

Este hecho sirve para recalcar que las razones de la decisión respecto del crucero argentino hay que buscarlas en lo inmediato, no más allá de las treinta horas anteriores a su hundimiento -en que fue localizado por el "Conqueror"- y las horas próximas inmediatas, en que se decidían las negociaciones de la gestión del Presidente del PERU. Algo debió ocurrir, en ese lapso, lo suficientemente importante para arriesgar el apoyo político y diplomático ya concedido por los EE.UU., la C.E.E. y el Consejo de Seguridad de la ONU a GRAN BRETAÑA.

Ni el gobierno ni el parlamento británico han explicado -ni al mundo, ni a su propio pueblo- estas tremendas razones que debió tener para cometer el acto de referencia.

Tercera contradicción

"El General BELGRANO fue hundido porque significaba una amenaza para las Task Force"(Declaraciones del Ministro de Defensa y del Jefe del Estado Mayor de Defensa al Parlamento británico).

Más allá del orgullo justificado que pueda significar para nuestros marinos el calificativo con que se pretendió justificar su hundimiento, el cual podría haber sido real en otras circunstancias, el viejo crucero en el momento de ser torpedeado se hallaba a más de 650 Kms de distancia del Grupo de Tareas más próximo de la Task Force; y al igual que los G.T.79.1 y 79.4, hacía varias horas que había recibido, junto con los destructores "Bouchard" y "Piedrabuena", la orden de replegar. El rumbo puesto por todas las naves argentinas de la Fuerza de Tareas 79 no dejaba dudas de ningún tipo respecto de sus intenciones, lo cual no resultó desapercibido para los servicios de inteligencia enemigos, ni para el Comandante del "Conqueror", ni para los helicópteros de observación del GT "Invencible" que habían detectado al GT 79.1.

Lo que si parecía ser un riesgo para los británicos, dada la posición en que fue atacado el buque argentino, es que éste no se aproximara ni a la zona de exclusión ni a ninguna nave de la Task Force, ya que al alejarse se iba perdiendo la posibilidad más justificada de hundirlo en algunas de estas circunstancias.

Que quede en claro, por lo tanto, lo siguiente: A las 15:56 hs el Gt 79.3 tenía rumbo 280°, proa a las aguas protegidas de la Isla de los Estados, estaba dejando a la derecha a 39 millas náuticas el arco inferior que delimitaba la zona de exclusión y se alejaba a 14 nudos de velocidad de ésta siguiendo las órdenes de su comando superior. Ninguna nave de superficie británica se hallaba situada al Oeste de las Islas MALVINAS, y las naves del Grupo de Tareas "Hermes" estaban situadas a 350 millas náuticas del venerable crucero (120 millas al Este de Puerto ARGENTINO).

Cuarta Contradicción

"Preocupado de que se perdiese contacto con el"General BELGRANO"si se internaba en la parte más playa del Banco BURDWOOD, el Comandante de la Task Force solicitó y obtuvo un cambio en las reglas de ataque para torpedearlo fuera de la zona de exclusión" (Almirante WOODWARD a parlamentarios británicos).

Como ya fue explicado, el GT 79.3 de manera alguna se dirigía al Banco mencionado, no sólo por el hecho de que éste se halla en su totalidad dentro de la zona de exclusión, sino simplemente porque esas no eran sus órdenes. Por el contrario, al momento del ataque el "BELGRANO" estaba situado más de 50 millas de las aguas bajas del banco, y alejándose hacia al Oeste.

Sorprendió, aismismo, que el Alte. WOODWARD haya hecho esta declaración, no sólo inexacta en términos tácticos navales, sino además poco procedente, pues la fuerza submarina británica no pasaba por su línea de comando, dado que dependía directamente del Cuartel General en NORTHWOOD, de donde el submarino recibió sus órdenes para torpedearlo.

Para el GT.79.3 el banco BURDWOOD de manera alguna podía significar un lugar seguro ya que éste se hallaba a distancias relativas favorables para ser atacado por unidades aéreas británicas, más

allá del alcance de las armas antiaéreas del crucero y de los dos destructores argentinos; además se hubiese aproximado excesivamente a uno de los grupos de tareas de la Task Force constituído por un portaaviones y numerosos buques de escolta con un poder de fuego desproporcionadamente superior, y finalmente, las bajas profundidades del banco, si bien disminuían un tanto la libertad de maniobra de los submarinos nucleares británicos, no ocurría lo mismo con los sumergibles convencionales y de manera alguna anulaban el peligro submarino nuclear o convencional. (El "Conqueror" tiene un calado de 18 mts (55 pies) sumergido, posee un radar que le permite operar en aguas bajas, y la profundidad promedio del Banco BURDWOOD es de 170 mts.).

Quinta Contradicción

Exposición del Ministro de Defensa, Sr. JOHN NOTT, ante la Cámara de los Comunes:

"Este grupo de superficie poderosamente armado (El crucero y los dos destructores) estaban cerca de la zona de exclusión total e iba cerrándose sobre nuestra fuerza de tareas, la que se encontraba a algunas horas de distancia. Sabíamos que el crucero tenía una sustancial capacidad de fuego, provisto de cañones de 15,6 pulgadas, con un alcance de 13 millas y misiles antiaéreos "Sea Cat". Junto con los destructores que lo escoltaban, que creemos estaban equipados con misiles anti-buque Exocet con un alcance de más de 20 millas, la amenaza a la Fuerza de Tareas era tal, que el Comandante de dicha fuerza podía desestimarla solamente corriendo un gran riesgo".

El término "poderosamente" empleado por el señor Ministro, es un eufemismo que no merece mayores comentarios, teniendo en cuenta el poder relativo de los grupos de tareas que hipotéticamente podían enfrentarse. El crucero "General BELGRANO" y los destructores "BOUCHARD" y "PIEDRABUENA" eran naves en el límite de su vida útil, y el máximo alcance de sus armas estaba dado por los misiles Exocet S/S M-38 (41 Km) de los dos destructores (que paradójicamente no fueron los atacados). A una distancia de 350 millas

náuticas (unos 650 Km) del Grupo de Tareas más próximos de la Task Force y sin superioridad aérea local ni submarina, mal hubiesen podido siquiera intentar una maniobra de aproximación contra el portaaviones de ataque "Hermes" y sus modernos y numerosos buques de escolta, equipados también con los misiles Exocet M-38, además de otras modernas armas navales del nutrido arsenal británico.

Como quedó expresado, el "BELGRANO" y sus escoltas no se aproximaban a ningún buque de la Task Force, sino que estaban haciendo claramente lo contrario.

Si redujeron su distancia de la zona de exclusión, ello se debió simplemente al hecho de que el curso de navegación desde la posición en que recibían la orden de replegar hasta las aguas fueguinas, era una línea recta algo tangencial a la circunsferencia de dicha zona, aunque sin penetrar ni mucho menos en ésta. Antes bien, la posición donde se produjo el hundimiento delata que fue atacado justamente cuando estaba superando la distancia mínima que los separaba del límite mencionado y comenzaba a alejarse de la circunsferencia demarcatoria.... Al ser evidente para el "Conqueror" que el "General BELGRANO" no penetraría dentro de la ZET se comunicó con su Cuartel General para dar la novedad y recibir la fatídica orden "... dispárele hasta hundirlo".

Es asimismo, absolutamente falso lo expresado en el libro "The Battle for the FALKLANDS" (La Batalla por las MALVINAS) de los escritores británicos Max HASTINGS y Simon JENKINS, al afirmar que el "General BELGRANO" suministraba direcciones de ataque a los aviones de la FAA(*).Dada la posición excéntrica del GT 79.3 respecto de la zona de operaciones bélicas en las islas, mal podía sumistrar información alguna de este tipo.

Sexta Contradicción

"El BELGRANO" se aprestaba a realizar un ataque de pinzas sobre la flota junto con el portaaviones "25 DE MAYO" (Declaraciones de Sir Terence LEWIN, Jefe de Estado Mayor de Defensa).

(*) "The battle for Falklands", Max Hastings and Simon Jenkins, W.W. Norton & Company, New York-London, página 146.

13

Las intenciones de la Flota de Mar argentina se hallaban claramente establecidas en su Plan de Operaciones, según fue explicado en el Capítulo X.

En momento alguno existió en la mente de los planificadores argentinos, o del comandante del GT 79.3, la intención de penetrar en la ZET, ya que su misión consistía en vigilar el acceso sur del Teatro de Operaciones, ejercer una presencia disuasiva en el Mar co Regional y eventualmente interceptar o neutralizar unidades aisladas del enemigo. Su posición alejada de la ZET así lo denunciaba.

Si el crucero hubiese sido hundido el día 01 de mayo, tal vez se podía haber considerado que constituía una amenaza para la Task Force, cuando las intenciones argentinas no eran conocidas.

La presencia del GT 79.3 al SUR de la zona de operaciones obedecía a la idea de obligar a la Task Force a dividir sus fuerzas, ante la posibilidad de que el Grupo de Tareas del portaaviones " 25 de Mayo" realizara un ataque desde el Norte, en caso de hallarse el enemigo aferrado, según se explicó oportunamente. Este ataque no se produjo y los tres grupos de tareas recibieron en cambio la orden de regresar a aguas poco profundas en el continente. Pero el 02 de mayo, a partir de las 05:00 hs, en que se ordenó replegar a la FT 79, de ninguna manera puede esgrimirse que el "General BELGRANO" constituía una amenaza para las naves británicas, y con más razón, que podía estar involucrado en una operación de "pinzas".

Las causales del hundimiento deben estar fundadas en un hecho no reconocido, sucedio -o por suceder- en el lapso de las 30 hs. previas o en las hs. inmediatas posterior al ataque, como se expresara anteriormente.

Un acontecimiento que de haber sido hecho público, hubiese ocasionado a GRAN BRETAÑA, o más bien a su gobierno conservador, un perjuicio de enorme significación.

Séptima contradicción

"El 2 de mayo, el "Cónqueror" detectó al "General BELGRANO" (Alte Sir John FIELDHOUSE, Comandante en Jefe de la Flota, y Sir John NOTT, Ministro de Defensa británico).

Pese a las altas investiduras que las autoridades mencionadas precedentemente involucran, han sido los mismos británicos los encargados de dejar al descubierto esta afirmación respecto de la verdadera fecha en que el "Conqueror" ubicó y comenzó a seguir al crucero argentino.

Las declaraciones del Capitán WREFORD BROWN, que tuvieron amplia repercusión en GRAN BRETAÑA, señalan lo siguiente: "...el crucero iba escoltado por dos destructores. Lo localizamos visualmente a mediodía del 1° de mayo. Lo seguimos por más de 30 hs. Avisamos que estabamos en contacto. Permanecimos varias millas detrás del mismo. Teníamos instrucciones de atacar sólo si entraba en la zona de exclusión..." Agregó luego que el 2 de mayo recibió la orden de su comando en NORTHWOOD cambiando las reglas del ataque y ordenando hundir al buque.

Estas afirmaciones han sido corroboradas por otros medios periodísticos y tripulantes del "Conqueror", por lo que no quedan ya dudas acerca de la verdadera fecha y hora de detección del crucero.

No obstante, la decisión de torpedearlo se la adoptó esa misma mañana, antes del mediodía, con órdenes de hacerla efectiva en cuando el GT 79.3 penetrase en la zona de exclusión, o comenzara a alejarse de ella. Esto ocurrió algunas horas más tarde, como sabemos, a las 15:57 hs. de BUENOS AIRES, 19:57 hs. GMT.

Estos hechos parecen indicar que el éxito probable de las negociaciones influyó poco -o nada- en la decisión del gabinete de guerra británico, ya que hubo varias horas para cambiar las órdenes

///

desde el instante en que se adoptó la decisión hasta el momento en que fue ejecutada por el "Conqueror", teniendo en cuenta que las perspectivas de lograr la paz eran ciertas y evidentes. Salvo, por supuesto, que lo que se pretendiese lograr fuera el colapso de los esfuerzos por lograr la paz.

¿Pero era necesario hundir un buque con 1.042 hombres abordo para lograr esto último?.

Lo que no ha sido explicado por el gobierno de GRAN BRETAÑA, son las causas de las inexactitudes en que incurrieron sus autoridades al expresar taxativamente algo que era una falsedad -y no un error- ya que la verdad era conocida por éstos.

Siguiendo un simple razonamiento lógico, surge en consecuencia que se ha tratado de velar el hecho de que el BELGRANO fue detectado 30 hs. antes de su hundimiento, en cambio se intentó hacer creer que se ordenó torpedearlo casi en el mismo momento de ser localizado, con el propósito de evitar una pregunta que no podían responder: ¿Y por qué no lo hundieron antes?.

Octava contradicción

Al tomar estado público el hundimiento del "General BELGRANO" en GRAN BRETAÑA los días 4 y 5 de mayo de 1982, el Parlamento, la prensa y la opinión pública británica, estaban convencidas de que el ataque se había producido de acuerdo con las reglas previamente establecidas.

El Ministro de Defensa especificó, al respecto, que "la decisión de lanzar los torpedos fue claramente una decisión tomada por el Comandante del submarino".

Resultó extraña esta aseveración aún sin conocer las declaraciones posteriores del Capitán del "Conqueror", ya que una acción

bélica de esta envergadura muy difícilmente podía haber sido tomada por un Comandante de nave sin tener órdenes precisas, pues lo contrario normalmente significa lisa y llanamente, concurrir ante una corte marcial. La profesionalidad, adoctrinamiento y conocimientos de los comandantes de submarinos nucleares no son ciertamente dejados al azar por parte de aquellos países -las grandes potencias- que pueden operarlos, ya que lo contrario podría significar el estallido de una conflagración de orden mundial.

El 5 de julio, el Comandante CHRISTOPHER WREFORD BROWN con su submarino nuclear al regresar a su base en FASLANE (ESCOCIA) , enarboló la bandera pirata en el mástil de su nave. Fue ésta una acción poco felíz si se tienen en cuenta las condiciones desiguales y alevosas en que se condenó a morir a los tripulantes del "General BELGRANO", en una guerra no declarada, en una zona donde -supuestamente- su gobierno se abstendría de desarrollar acciones bélicas, y en la cual, confiadamente navegaban las naves argentinas. Hasta el cazador más desleal suele dar una oportunidad a su presa. No fue éste el caso y esa bandera simboliza, en realidad, la idiosincracia del enemigo que nos tocó enfrentar, según sus propias constantes históricas y diplomáticas.

Pero al llegar a tierra firme, la requisitoria periodística se ocupó, puesto que de piratas se trataba, en esclarecer quién dió la orden para torpedear al crucero; y la respuesta del Comandante WREFORD BROWN fue la lógica y clara que -por ser cierta- se dá en estos casos. Eric MACKENZIE, del diario The SCOTSMAN, luego de interrogarlo, expresó: "La decisión de atacar fue tomada por el Cuartel General de la Armada y comunicada al Comandante del submarino".

Pero ciertamente, ni aún el Comandante de la Royal Navy podía tomar sobre sus hombros esta decisión. Era el Gabinete de Guerra de la Sra THATCHER a su frente quien lo hizo. (El 5 de octubre de 1982, el diario Canadiense THE GUARDIAN expresó, con la firma de su corresponsal de guerra David FAIRHALL: "La decisión de que el Conqueror hundiera al Belgrano, fue tomada por la Primer Ministro y su Cabinete de Guerra reducido con sus colaboradores de más confianza, quienes se encontraban almorzando en Chequers el 2 de mayo".

Aquella fatídica mañana, como en muchas otras en las cuales se adoptaban decisiones importantes, se hallaba reunido en CHEQUERS -Residencia oficial utilizada por la Primer Ministro los fines de semana- el Gabinete de Guerra reducido presidido por la Sra. THATCHER, con la asistencia del Ministro de Defensa, John NOTT, y del Presidente del Partido Conservador, Cecil PARKINSON, cuando penetró apresuradamente en el recinto el Almirante FIELD-HOUSE con las últimas novedades recibidas en su Cuartel General de NORTHWOOD.

A esa hora el Belgrano ya había recibido sus órdenes de replegar, y lo que el alto jefe naval debía comunicar a la Primer Ministro y restantes miembros presentes del Gabinete de Guerra, era precisamente que las naves argentinas estaban regresando al continente.

Simultáneamente, el General HAIG había desayunado con su colega Sir Francis PYM en WASHINGTON para conversar la propuesta de paz encarada por el Presidente del PERU, y esa mañana se comunicó con la sra THATCHER para ponerla al tanto de las negociaciones, que se hallaban bien encaminadas, pero la Primer Ministro tenía otras prioridades y la posibilidad de lograr la paz y ahorrar centenares de víctimas, no estaba en sus planes.

El regreso del "Conqueror" a su apostadero y las declaraciones de su tripulación, satisfacerían momentáneamente la requisitoria periodística, pero en aquellos momentos -5 de julio- hacía ya 64 días desde que el Belgrano se posara en el fondo del mar -constituído en tumba de guerra- y 21 días desde la caída de Puerto Argentino. La euforia del triunfo había hecho olvidar al pueblo británico, quien podía haber sido el responsable de la fatídica determinación, y el gobierno de la sra THATCHER gozaba del máximo de popularidad...Tampoco se sintió obligado a dar explicaciones, y cuando le fueron requeridas las respuesta fué "100 años de secreto militar"...

CONCLUSIONES ACERCA DEL HUNDIMIENTO DEL "GRAL. BELGRANO"

De acuerdo con lo expresado en el presente capítulo, pueden establecerse en relación con este suceso los siguientes hechos comprobados:

1°) La política militar original de Gran Bretaña, fue recuperar las Islas haciendo uso mínimo de la fuerza bajo estricto control político.

2°) Al momento del hundimiento, las fuerzas armadas argentinas se habían limitado expresamente a no producir bajas al enemigo o a defenderse de los ataques británicos del 1° de Mayo.

3°) La Zona de Exclusión original libremente fijada por Gran Bretaña, comprendía el area que consideraba lo suficientemente amplia para el desarrollo de sus operaciones militares, siendo el "General BELGRANO" hundido 39 millas náuticas fuera de ella y cuando comenzaba a alejarse.

4°) El GT 79.3 no significaba amenaza alguna para la Task Force en las circunstancias en que fue torpedeado, ya que se dirigía, al igual que el resto de la flota, a aguas territoriales wood, y se hallaba a más de 350 millas náuticas del GT británico más próximo.

5°) No existió ninguna intención de realizar una operación de pinzas en los planes argentinos. Solo un intento de atacar con los aviones embarcados, que no se pudo concretar.

6°) El Submarino "Conqueror" detectó al GT 79.3 el día 1°de Mayo a las 16:30 hs. aproximadamente, hora argentina.

7°) La decisión de hundir el crucero fué tomada por el gabinete de guerra reducido presidido por la 1er. Ministro, el día 2 de Mayo antes del mediodía, hora de Londres.

8°) La decisión del alto mando naval argentino de retirar la flota a aguas poco profundas fue adoptada antes del hundimiento del crucero, el día 02 de mayo a las 05:00 de Buenos Aires. (08:00 GMT).

9°) Al momento de tomarse la decisión, y durante las horas posteriores previas al hundimiento , se estaban llevando a cabo negociaciones de paz que abrigaban fundadas esperanzas de éxito para lograr, cuanto menos, un cese de hostilidades.

10°) Las autoridades británicas en diversas oportunidades, incurrieron en manifiestas falsedades para procurar convencer al Parlamento y a la opinión pública que el "Belgrano" había sido hundido en circunstancias que probadamente no eran las verdaderas.

11°) Los servicios de inteligencia enemigos habían interceptado los mensajes de la Flota argentina y tenían conocimiento que todas las naves se dirigían hacia el continente.

12°) La decisión tuvo un elevado costo político para Gran Bretaña.

13°) El gobierno conservador de la Sra. THATCHER ha decretado una censura de 100 años sobre los acontecimientos del Conflicto del Atlántico Sur, con la calificación de "Secreto Militar".

Las conclusiones que surgen, siguiendo un proceso logico de razonamiento, son las siguientes:

1°) El "Gral. Belgrano" no fué torpedeado por razones militares.

2°) La consecuencia inmediata del hundimiento del crucero, fue el colapso de las negociaciones que se realizaban con la intervención del Presidente del Perú.

3°) La respuesta militar a este hecho fue el ataque a cuanto buque británico se puso al alcance de la aviación propia, escalando ... previamente por los

4°) No resulta muy comprensible aducir que el "BELGRANO fue hundido para hacer fracasar las negociaciones", ya que existían otros resortes diplomáticos para lograr el mismo efecto, tal como quedó demostrado en las tratativas que ulteriormente se realizaron, también sin éxito alguno.

5°) El gobierno de la Sra. THATCHER estuvo dispuesto a correr el elevado costo político implícito de esta acción, presumiblemente entonces, este costo debió ser menor que el que hubiese tenido en caso de no haber hundido al crucero, por razones que desconocemos y que han sido -y son- celosamente mantenidas en secreto por el actual gobierno británico.

Conclusión Final

El hundimiento del crucero "General Belgrano", es no solo el echo más controvertido y oscuro de la guerra: estamos en presencia de un acto innoble, deleznable y poco humano, llevado a cabo por el gobierno de una nación occidental y cristiana, que merced a un formidable aparato propagandistico y de manejo de los medios masivos de difusión no ha tenido mayor trascendencia ni consecuencias que las conocidas.

Se trata de un verdadero crimen de guerra moralmente mas censurable que el derribo de un avión Jumbo de la empresa Korean Airlines en el espacio aereo de la Unión Soviética, porque el "Belgrano" no había violado espacio territorial alguno y navegaba desprevenido alejándose de la zona de operaciones; un crimen que no ha sido investigado ni sancionado aún.

Al finalizar el conflicto, ambos gobiernos dispusieron comisiones de investigación de los hechos, Gran Bretaña produjo el "Informe Franks", mientras la República Argentina hizo lo propio con la denominada Comisión de Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur (CAERCAS). Pero mientras el informe Franks estuvo destinado a eximir de responsabilidades al gobierno británico, la CAERCAS hizo todo lo contrario, determinando en forma profunda y objetiva las responsabilidades de las principales autoridades involucradas.

///

La República Argentina fue a la guerra con Gran Bretaña con un gobierno de facto, no elejido por su pueblo, pero ha clarificado perfectamente sus culpas. Gran Bretaña fué frontal y violentamente a la guerra con la Argentina, con un gobierno democráticamente instituído es decir con mayores responsabilidades civicas.

El gobierno británico está en deuda con el mundo y con el pueblo británico, que profesa y cree en el plexo de valores que resumen la civilización occidental, y que sufrió el distorsionamiento de la real percepción de la guerra por efecto de la explotación subliminal de su orgullo nacional, que lo llevó ulteriormente a considerar esta guerra como justa y necesaria, y a reelegir a la Sra. THATCHER para un nuevo período de gobierno, circunstancia esta última que seguramente no habría sido posible sin la mencionada explotación.

A los argentinos se nos ha exigido el expurgar nuestras culpas, en este y otros aspectos que hacen a los derechos humanos. Lo estamos haciendo.

Las 368 víctimas del crucero "General BELGRANO" eran, también, seres humanos. Y las razones de sus muertes no han sido esclarecidas. La responsabilidad del gobierno conservador de la Sra. THATCHER, con la connivencia de los EE.UU. y de otras naciones europeas, es insoslayable, para bochorno de Occidente.

Tal vez sea tiempo de que la ciudadanía junto con los deudos de las víctimas del "General BELGRANO", eleven plegarias que resuenen en Trafalgar Square, para que desde allí, los británicos de bien se unan al clamor argentino.

No lo olvidemos. Hay una deuda atroz y cruel sin saldar.

CAPITULO XII - LA GESTION DEL PRESIDENTE DEL PERU

LAS NOTICIAS DEL 2 DE MAYO

El ataque británico a los defensores de las Islas MALVINAS y la actitud de los EE.UU. causaron una honda repercusión en todo el mundo, que tuvo ribetes particularmente emocionales en AMERICA LATINA.

En la REPUBLICA ARGENTINA todos los órganos de prensa explicitaban profusamente los acontecimientos del día anterior, en grandes titulares. El Presidente GALTIERI había dirigido un mensaje a todo el país, poco antes de la medianoche, expresando vigorosamente que "...no había otro camino para recuperar nuestra soberanía irrenunciable que obrar como lo hicimos y así lo hemos señalado al mundo. La inmensa mayoría de los pueblos de AMERICA nos dieron una respuesta franca y clara, una respuesta solidaria y fraternal. Fue la actitud de los que siempre creyeron con pureza y sin segundos intereses, que este Continente tenía su proyecto y su destino y que su pasado colonial estaba muerto y convertido en polvo o rezago de la historia...", "...han usado y siguen usando en estos momentos el fuego sobre nosotros, y les hemos respondido, y responderemos con el fuego. Y será siempre nuestra respuesta si el enemigo intenta convertir nuevamente en colonia la tierra argentina..."

Estas palabras tuvieron un efecto enfervorizador sobre la masa de la población, que con su efecto multiplicador hacían casi imposible pretender mesura y frialdad en gobernantes y gobernados.

Los principales partidos políticos se pronunciaron enérgicamente: En la UCR, los dirigentes Raúl ALFONSIN y Carlos CONTIN expresaron en un comunicado:

> "Es urgente que intervengan las Naciones Unidas..., ese organismo internacional no puede quedar inactivo frente a estos hechos que confirman que ya no se trata de un conflicto entre la ARGENTINA GRAN BRETAÑA sino de una agresión del Norte contra el Sur".

///

Por su parte, los dirigentes justicialistas Deolindo Felipe BITTEL, Angel Federico ROBLEDO, Benito LLAMBI y Ernesto Corvalán NANCLARES suscribieron una declaración en la cual expresaban, entre otros conceptos, "...su aspiración de que las Fuerzas Armadas, depositarias activas hoy del mandato libertario de SAN MARTIN y BOLIVAR, sintiéndose acompañadas de todo el pueblo argentino y el de las demás naciones de AMERICA, presenten batalla y tomen represalias, devolviendo golpe por golpe, hasta escarmentar debidamente al invasor...".

En las Naciones Unidas, el embajador argentino Eduardo ROCA efectuó una presentación ante el Consejo de Seguridad, acusando a GRAN BRETAÑA de hacer "caso omiso de la disposición de las Naciones Unidas de ayudar a las parte en la búsqueda de una solución pacífica de la disputa, además de violentar la Resolución N° 502".

Por su parte, el Ministerio de Defensa del REINO UNIDO hizo pública una declaración por la que manifestaba "...ha sido necesario iniciar esta acción debido a la negativa argentina de cumplir el párrafo 2 de la Resolución N° 502, aprobada después de su invasión de territorio británico. La acción se realizó en ejercicio del derecho inmamente de legítima defensa del REINO UNIDO, reconocido por el Art. N° 51 de la Carta de las Naciones Unidas ...".

La prensa de los EE.UU., dirigida abierta o encubiertamente para beneficiar los designios de GRAN BRETAÑA, se ocupaba profusamente de la cuestión con menos objetividad de lo que hubiese sido de esperar, considerando que se trataba de los órganos de opinión de la mayor democracia occidental. Sorprendente resultó, por su impolítica dureza, lo declarado por el Secretario de Defensa Gaspar WEINBERGER, cuando respondió al ser preguntado sobre la ayuda que EE.UU. brindaría a GRAN BRETAÑA: "...Todo el tipo de ayuda logística o asistencia militar que se requiriera ...", cuando su país se había ofrecido como componedor de la situación, había resuelto unilateralmente dar por fracasada su gestión y contrariaba abiertamente la decisión del TIAR del cual los EE.UU. forman parte (ver Cap. VII, Título "LA ARGENTINA CONVOCA AL TIAR").

///

LAS RELACIONES BUENOS AIRES - WASHINGTON

La intervención del General HAIG y la actitud del Departamento de Estado produjo, en aquellos días, la reacción del Gobierno Militar argentino que conllevó probablemente a la situación más crítica que registra la historia de las relaciones bilaterales entre ambas naciones.

Particularmente ilustrativa resulta, en tal sentido el texto de la nota de protesta remitida al Secretario de Estado, señor Alexander HAIG el 02 May 82, con la firma del Doctor Nicanor COSTA MENDEZ, y que se transcribe a continuación:

"Señor Secretario de Estado.

Tengo el honor de dirigirme a V.E. con el objeto de referirme a las declaraciones que en nombre de su Gobierno, efectuó el día 30 de abril, en relación con el conflicto surgido entre mi país y GRAN BRETAÑA en la zona del ATLANTICO SUR. La declaración del señor Secretario de Estado contiene afirmaciones y anuncia medidas que mi Gobierno no puede dejar pasar por alto sin efectuar los reparos pertinentes.

El gesto del Gobierno de los EE.UU., además de ser en alto grado inamistoso, resulta sorprendente, en efecto,hasta hace horas apenas, los EE.UU. actuaban en carácter de amigo de las partes, asistiéndolas en la búsqueda de un arreglo negociado, justo y honorable. Ahora, alegando el fracaso de sus gestiones asume la defensa unilateral de una de ellas y nos impone sanciones inaceptables con el fin ostensible de quebrar nuestra determinación, de imponernos por la fuerza las soluciones que se ajusten a las muy particulares miras que el Gobierno de los EE.UU. mantienen sobre la cuestión.

El señor secretario de estado descarga sobre la ARGENTINA la responsabilidad del fracaso de las negociaciones, resaltando, su incapacidad para llegar a un compromiso. Nada dice de la intransi-

///

gencia británica ni de la forma agresiva que ella asume. Le resulta indiferente que una poderosa fuerza aeronaval del REINO UNIDO se encontrara, al tiempo de efectuar su declaración ultimando los preparativos para atacar a mi país, por el contrario, el señor Secretario de Estado encuentra equitativo cooperar con la agresión proporcionando a las fuerzas británicas la ayuda material que requieren, lo que constituye una curiosa forma de cooperar para evitar el agravamiento del conflicto.

No puedo menos que rechazar, tanto las afirmaciones del Sr. Secretario de Estado, como la actitud que resulta ser su consecuencia. Mi Gobierno puede demostrar que ha ido mucho más lejos que el del REINO UNIDO en su voluntad de compromiso y en su disposición negociadora. Ha efectuado concesiones importantes y ha demostrado flexibilidad en todas las cuestiones, pero, claro está, no puede asentir a que las negociaciones se transformen en un ejercicio cuyo resultado tiene que ser necesariamente nuestra capitulación y la renuncia a nuestros derechos más fundamentales.

La ARGENTINA no rechazó las propuestas del Gobierno de los EE.UU. El propio Secretario de Estado en entrevista que mantuvimos, reconoció que no se nos exigía su aceptación integral y que podíamos efectuar nuestros comentarios. Así lo hicimos horas antes de que el Sr. Secretario de Estado efectuara su declaración, manifestamos en esa oportunidad nuestra disposición al diálogo y nuestra buena voluntad para encontrar fórmulas de solución.

La actitud de los EE.UU. se produce en momentos en que los cancilleres de AMERICA, reunidos en el marco del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca apoyan las declaraciones argentinas y hacen una exhortación para que cese la lucha. Llama entonces la atención que el Sr. Secretario de Estado se refiera a la solidaridad continental como una de las consideraciones básicas para orientar su conducta, cuando en los hechos la actitud que adopta es su paladino desconocimiento. No puede ignorar el Sr. Secretario de Estado que la posición asumida por su gobierno habrá de dejar profundas huellas en las relaciones que mantienen nuestros dos países.

///

El pueblo argentino no comprenderá ni olvidará que en una de las horas más críticas de su historia contrastando con la solidaridad que le llega desde todos los rincones del continente, los ESTADOS UNIDOS hayan preferido tomar el lado de una potencia ajena al hemisferio cooperando con sus designios agresivos. No creo ir mas alla de mis atribuciones añadiendo que la actitud de los ESTADOS UNIDOS producirá también graves heridas en sus vinculaciones con las demás naciones de América. Todo lo expresado me lleva a manifestar al señor Secretario de Estado, en nombre de mi Gobierno la mas formal protesta por los términos obtenidos en la declaración del día 30 de abril, que juzgo inamistosos e incompatibles con las buenas relaciones que nuestros países mantienen hasta el presente. Saludo al Sr. Secretario de Estado con mi más alta consideración".

En LONDRES los medios de expresión oral, televisiva y escrita evidenciaban la honda repercusión mundial que había producido el ataque británico, donde se manifestaba la acción psicológica que el gobierno de la Sra. Thatcher imprimiría durante todo el conflicto. Las noticias que más columnas habían acaparado estaban referidas a la "destrucción" de la pista de Puerto Argentino, al apoyo de los EEUU. a Gran Bretaña en el conflicto -lo cual era capitalizado en términos políticos por el gobierno de la Sra. Thatcher, ya que no se repetiría el caso de Suez-, y finalmente que los efectivos británicos no habían sufrido daños.

En el Parlamento, sin embargo, no todas eran loas y excelencias. El ataque fraccionó al Partido Laborista en dos sectores; aquellos que lo apoyaban y estaban de acuerdo con la decisión de la 1er. Ministro, y quienes sustentaban lo contrario. Jutih Hart, presidente del Partido Social Demócrata, se expresó en términos de condena por entender que el ataque significaba una clara violación de la Resolución 502, mientras el congresal Tony Ben añadía que el gabinete estaba ejerciendo censura sobre la prensa, la BBC, la ITN a fin de impedir al pueblo de ingles el saber que política se estaba llevando... en una afirmación que claramente resulta, a los argentinos, la más acertada de cuantas se vertieron alli aquel día.

Por su parte el Sr. Dennis Healey, portavoz del Ministerio de RR.EE. por el Partido Laborista, al apoyar la decisión gubernamental advertía que la crisis no se resolvería únicamente por medios militares, lo cual, como hoy sabemos, no sería verdad. Paul Tyler, candidato por la alianza Liberal, manifestó que el pueblo estaba captado por el interés de la batalla naval, que resultaba divertida mientras no hubiese perdidas humanas, pero que si se comenzaba a devolver cadáveres el sentimiento podría revertirse completamente...Pero ya se ocupaía de este aspecto la propaganda de guerra montada por el gobierno conservador, que ejercería sobre toda la información proveniente del Atlántico Sur, un férreo control centralizado que transformaría a los corresponsales de guerra británicos en simples observadores incapacitados de plasmar las realidades de la guerra y de transmitirlas a sus órganos de opinión, que recibían partes tardíos y censurados que de manera alguna podían competir con la "calidad informativa" de los partes oficiales del Ministerio de Defensa británico.

La decisión de los EEUU de apoyar al Reino Unido, fué tambien editorializada por la prensa británica, que expresaba: "La decisión de Reagan, única en la historia de los EEUU. de respaldar a Europa contra América, da lugar a peligros y esperanzas. Reagan ha arriesgado la Doctrina Monroe en sí misma y con ella los fundamentos de la hegemonía americana en el continente. El viernes (30 de abril, cuando los EEUU. declararon su apoyo a Gran Bretaña) fué una jornada espléndida tanto para CUBA como para Gran Bretaña. La Unión Sovietica ha estado esperando por esta confluencia de nacionalismo tradicional ultrajado con sentimientos antinorteamericanos..." Un corresponsal en Washington informaba además al comentar las sanciones de los EEUU. contra la Argentina, que "...Gran Bretaña puede esperar casi cualquier tipo de ayuda militar que pueda pedir. Un funcionario del Departamento de Estado expresó que las solicitudes de Gran Bretaña habían sido hasta ahora moderadas, pero que la inclinación del Presidente Reagan es la de recibir favorablemente los pedidos ingleses, a menos que representen una violación fundamental de nuestra relación a largo plazo..." (The Observer, 2 May 82).

En Estados Unidos, el New York Times expresaba:"Fuentes de la NATO no aceptan versiones argentinas de que aviones Dagger hicieran pasadas rasantes sobre la flota inglesa, cuyas principales unidades estan bien lejos de su alcance." Agregaba tambien, de supuestas declaraciones de los "Kelpers", que los soldados argentinos "lloran como niños y nos han dicho que no quieren ir a la guerra".

En Washington el tema más publicitado era la reunión que se estaba llevando a cabo entre Alexander Haig y Francis Pym, Ministro británico de RR.EE., en la cual se discutiría la ayuda militar a proporcionar por los EEUU. a Gran Bretaña, lo cual era a su vez coincidente con el anuncio de que ese mismo día viajaría a LONDRES el Almirante John Lehman de la U.S. NAVY para considerar pedidos de ayuda militar del Reino Unido.

El análisis del material periodístico referido a las acciones del día 1°de Mayo, arrojaba como resultado las siguientes conclusiones:

1°) El gobierno británico ocultaba la verdad por razones de orden político-militar, revelando con ello debilidades en uno o en ambos frentes mencionados, ya que ocultaba deliberadamente hechos reales.

2°) La prensa internacional, en particular la europea y la norteamericana daban pábulo a la versión británica de los hechos, no confiando en la veracidad de la información argentina.

3°) La prensa de los EEUU. no informaba a la opinión pública estadounidense con objetividad, hallándose dirigida para favorecer los designios del Reino Unido.

Aquel 1°de Mayo las armas argentinas habían logrado una victoria importante en el campo de batalla, pero era evidente que el resto del mundo, ni lo sabía ni lo creía. Gran Bretaña, perdiendo y mintiendo, había comenzado a ganar la batalla final.

LA LINEA WASHINGTON - LIMA - BUENOS AIRES COMIENZA A FUNCIONAR

Ampliamente solidario con la posición argentina, tanto el pueblo del Perú como su gobierno, habían seguido atentamente la evolución del conflicto y los resultados de la gestión del General Haig. Ya en el mes de abril este interés se había manifestado mediante intentos de ayudar a las partes en conflicto en la búsqueda de una solución negociada, y al fracasar estrepitosamente la intervención del Secretario de Estado de los EE.UU., el Presidente Belaunde-Terry dió precisas instrucciones a su Canciller Dr. Javier Arias Stella, en tal sentido.

A fines de abril, el Secretario HAIG aún no había perdido las esperanzas de desempeñar un papel importante en la solución del problema que afectaba la política exterior de su país en dos puntos sensibles: su relación con su aliado europeo número uno, GRAN BRETAÑA, y con la AMERICA LATINA, su vecina continental, es decir, sus intereses político-estratégicos en el viejo mundo -por lado- y en su mismo hemisferio -por el otro-. Esta situación, en la cual el REINO UNIDO desemepñaba el papel de pivote de cualquier solución aceptable, llevó al Departamento de Estado -aprovechando la próxima presencia en WASHINGTON del Ministro PYM que viajaba desde LONDRES para concretar la ayuda militar que su país necesitaba de los EE.UU. a forzar la búsqueda de una salida negociada al Conflicto. Allí se elaboró, a instancias de los hombres de WASHINGTON, una propuesta que, a efectos de hacerla más potable a BS.AS. sería sugerida a través del gobierno del PERU, y a la cual el Canciller británico no podría oponerse, dado el delicado cariz de la misión ante los hombres de la Casa Blanca. El Gral. HAIG, si más demora, se puso en contacto con LIMA a efectos de llevar a la práctica esta situación.

El 1° de mayo a última hora, el Dr. Arias Stella llamó por telefóno a su colega en Bs. As., el Dr. COSTA MENDEZ a fin de interesarse en el resultado de las acciones de ese día en las Islas Malvinas, y consultar las intenciones argentinas respecto de una posible negociación. El 2 de mayo a las 01:30 horas, el arquitecto Belaunde-Terry llamó al General Galtieri para transmitirle una propuesta sugerida por el General Haig, manifestando además cierta ansiedad que le transmitió al Secretario de Estado

///

ante la intransigencia británica y la necesidad de lograr una solución a la brevedad. El Presidente Galtieri expresó la vocación negociadora de la Argentina y que, luego de haber esperado casi 150 años "uno o dos más no preocupan".

La propuesta de paz transcripta telefónicamente por el Presidente del Perú, expresaba textualmente:

- Cesación inmediata de las hostilidades.
- Retiro simultáneo y mutuo de las fuerzas.
- Presencia de representantes ajenos a las dos partes involucradas en el conflicto para gobernar las Islas, temporalmente.
- Los dos Gobiernos reconocen la existencia de posiciones discrepantes sobre la situación de las Islas.
- Los dos Gobiernos reconocen que los puntos de vista y los intereses de los habitantes locales tienen que ser tomados en cuenta en la solución definitiva del problema.
- El grupo de contacto que intervendría de inmediato en las negociaciones para implementar este acuerdo estaría compuesto por BRASIL, PERU, REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA y los ESTADOS UNIDOS DE AMERICA y,
- Antes del 30 de abril de mil novecientos ochenta y tres se habrá llegado a un acuerdo definitivo bajo la responsabilidad del grupo de países antes mencionados.

Es necesario tener en cuenta que la propuesta mencionada no había sido desarrollada en la Lima, sino sugerida por el Secretario de Estado Haig empleando los buenos oficios del Perú para actuar ante el Gobierno Argentino en tal sentido. El General Haig se iba a reunir a las 12:00 horas del día 2 de mayo (10:00 horas de Washington) con el Ministro de RR.EE. británico Francis PYM.

El día 2 de mayo a la mañana, mientras se analizaba la propuesta peruana-norteamericana en la Casa Rosada, se recibió un segundo llamado del Arquitecto Belaunde-Terry, que fue contestado por el Dr. Costa Mendez. El punto principal colacionado por el Presidente del Perú, se refería al párrafo 5 de la propuesta, mencionando que había recibido un llamado del embajador de los EE.UU. en Lima por el cual proponían cambiar las palabras "puntos de vista" por "deseos". Aparentemente los británicos habían accionado sobre Washington para procurar introducir esta enmienda sabiendo fehacientemente que era absolutamente intolerable para la Argentina, revelando así, la intención de llevar esta nueva propuesta al colapso.

El Canciller Argentino manifestó que la palabra "deseos" era inaceptable, pero que estaba de acuerdo en considerar su reemplazo por la expresión "los puntos de vista concernientes a los intereses", como así también la discusión de otras cuestiones, entre estas el reemplazo de los EE.UU. del grupo de contacto por un país mas neutral.

El progreso que se iba logrando en estas trativas era evidente, y se sintetizan en la siguiente transcripción de lo conversado por el Presidente del Perú con el Canciller argentino:

"...Belaunde-Terry: Digame Ministro, el texto de los siete puntos, de manera general ¿es aceptable?.

"Costa Mendez: Si señor, siempre que se aclare pefectamente que la administración local no regresa..".

Esta postura fué ratificada en una segunda conversación mantenidad esa misma mañana entre el Dr. Costa Mendez y el Presidente del Consejo de Ministros del Perú, Dr. Manuel Ulloa Elias, a quien aseguró el interés argentino en esta propuesta, y la intención de concurrir a otros foros internacionales si la gestión fracasaba.

///

Conceder en los "deseos" (de los habitantes) era no sólo contrario a lo expresamente resuelto por la ONU (Resolución 2065) sino además, extender un cheque en blanco, inconmesurable, como podía ser satisfacer a discreción, lo que 1800 pobladores de las islas quisieran libremente.

Téngase presente, a esta altura de los acontecimientos, que estas conversaciones telefonicas realizadas por línea comercial común, vía satélite, eran interceptadas, sin lugar a muchas dudas, tanto por Washington como por Londres, practicamente en el mismo momento en que se efectuaban.

Al mediodia, era evidente como resultado de las conversaciones realizadas, que la República Argentina se hallaba lista para la firma de un acuerdo.

A las 14:50 horas, es decir una hora siete minutos antes del hundimiento del "Belgrano", los Presidentes Galtieri y Belaunde-Terry mantuvieron un nuevo enlace telefónico, cuyos lineamientos básicos permitían ser optimistas respecto de las posibilidades de la propuesta. (*) La Argentina daría su confirmación esa misma noche, luego de producirse una reunión de la Junta Militar, la cual -como máximo organismo de Estado- debería adoptar la decisión, según expresara el Presidente Argentino a su colega Peruano.

Entre Gallos, Medianoche y el Blanco del "CONQUEROR"

La cuestión fué debatida el día 2 de Mayo en horas de la tarde por la Cancillería y un Equipo Especial de Trabajo integrado por el Brigadier MIRET (Secretario de Planeamiento), el General IGLESIAS (Secretario General de la Presidencia) y por el Contraalmirante MOYA (Jefe de la Casa Militar) que resolvió la cuestión en términos favorables a la aceptación de la propuesta.

(*) En Lima ya se estaban haciendo los preparativos para la ceremonia del cese de hostilidades, pues se descontaba un acuerdo al respecto.

Pero mientras estas reuniones se llevaban a cabo en Buenos Aires una sombra siniestra seguía desde el día anterior en las frias aguas del Atlántico, al crucero "General Belgrano", esperando órdenes de LONDRES para atacar: el submarino nuclear "Conqueror".

A las 18:45 horas se recibió el primer despacho informando del ataque, confirmado poco despues.

La noticia del hundimiento del viejo crucero produjo en las autoridades y funcionarios argentinos en el seno de las deliberaciones una tremenda conmoción. No se trataba solamente del acto inusitado que resultaba inexplicable por su crueldad, dado su escaso valor militar para una flota como la "Task Force", sino de sus causas y de su sentido ¿Porqué Gran Bretaña no respetaba siquiera los límites que libremente había impuesto a la zona de guerra?. ¿Que clase de enemigo se cernía sobre las FF.AA. Argentinas?. ¿Se trataba ciertamente de una potencia de las llamadas "Occidental y Cristiana" la que producía un acto de semejante inhumanidad para con un enemigo decididamente inferior de su mismo bloque? ¿Cual era el objetivo de los torpedos del submarino nuclear, el crucero, con su proa ya puesta para alejarse de las naves británicas, o mandar a pique los esfuerzos por llegar a una solución negociada? ?Sería posible concebir semejante perfidia político-militar en el gobierno de la Sra. THATCHER?.

El comité militar se reunió a las 19:00 horas para considerar el análisis elaborado por los funcionarios y organismos competentes. Finalizada la misma permanecieron reunidos exclusivamente, los tres miembros de la Junta Militar. Debían debatir una tremenda decisión, donde al raciocinio se opondrían profundas emociones. La Nación afrontaba una encrucijada gravísima, de la cual eran responsables.

Al finalizar la reunión, al filo de la medianoche, existía acuerdo acerca de que la propuesta -pese al hundimiento del "Belgrano"- merecía retenerse y que así había que manifestarselo al Presidente Belaunde-Terry; particularmente el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea era partidario de comunicar al Presidente del Perú que Argentina, salvo correcciones mínimas, ...

aceptaba la propuesta, mientras el Comandante en Jefe de la Armada aceptaba este temperamento, pese al sacrificio que significaba -dada su investidura- adoptar este modo de acción para su Institución, teniendo en cuenta las profundas imbricaciones emotivas que se estaban viviendo.

Poco después, el Almirante Anaya se retiró al Edificio Libertad para informar a los almirantes las últimas novedades, Mientras el Brigadier General Lami Dozo hacía lo propio con los Brigadieres en actividad en el Edificio Cóndor al día siguiente. Por su parte el Teniente General Galtieri, a las 00:30 horas del día 3 de mayo tomó el teléfono para comunicarse con el Presidente Belaunde-Terry, a quien informó lo tratado en las reuniones recientes. Los términos en que se llevó a cabo esta conversación, no dejaron traslucir claramente que la intención argentina era, a pesar de todo, no cerrar las puertas a la propuesta Peruano-Norteamericana. El Presidente del Perú interpretó que el Presidente Galtieri le expresaba que el hundimiento del "Belgrano" imponía las suspensión de las tratativas, mencionando que luego de sus últimos contactos con el General Haig había observado en el Secretario de Estado un gran sentimiento de frustración, ya que había juzgado al señor PYM como una persona sin interés en lograr la paz y proclive a la continuación del esfuerzo bélico británico como única solución al conflicto.

El Presidente Argentino le manifestó textualmente que, si bien..." estamos reconsiderando algunos aspectos de redacción de los siete puntos, la noticia del crucero "General Belgrano" dejó de lado ya todo estudio de razonamiento para apoyarse en este hecho que es trascedente, psicológica y políticamente, más allá de lo militar, en el público de la Nación Argentina". (Ver texto completo de esta conversación anexada al presente capítulo).

En la mañana de ese mismo día, viajaron a Lima el Secretario General de la Presidencia, General IGLESIAS y el Jefe

35

de la Casa Militar, Contraalmirante MOYA, a fin de explicar personalmente al Presidente Belaunde-Terry las causales de la no aceptación argentina de la propuesta. No lo hizo el Secretario de Planeamiento, Brigadier Miret, por no estar el CJFA de acuerdo con la respuesta a dar a las autoridades del Perú.

En apariencia, a la poco firme y clara decisión de no interrumpir la negociación, fijada en las reuniones del día 2, se había impuesto en las horas posteriores un sentimiento o pensamiento de rechazo que no era compartido por el Brigadier General Lami-Dozo.

Evidentemente, los problemas derivados del ejercicio de una conducción colegiada de las máximas estructuras de gobierno, había mostrado sus falencias en este momento crucial de las negociaciones.

Si el torpedo del "Conqueror" estuvo destinado a un blanco que se hallaba mucho más allá del "General Belgrano", como numerosos críticos británicos lo han afirmado (1), había explotado en el momento y lugar indicado.

(1) Declaraciones del Ex-Primer Ministro HEATH y publicaciones del Sr. TAM DALYELL, miembro del Parlamento Británico.

LAS ULTIMAS ACCIONES RELACIONADAS CON LA PROPUESTA

El día 3 de mayo el Dr. Arias STELLA se comunicó con el Dr. COSTA MENDEZ, para manifestarle que el Embajador Británico en LIMA se había comunicado ese día con él para expresarle el agradecimiento del Gobierno Británico al Gobierno del PERU por su gestión negociadora, y que creía que podía seguir ayudando. El Canciller argentino le replicó que era la primera vez que se tenía algo concreto de GRAN BRETÑA y que tal vez la segunda parte del mensaje británico indicaba que aún podía existir alguna intención negociadora de LONDRES.

El día 5 de mayo, luego de haber regresado al país la comisión integrada por el Gral. IGLESIAS y el Calte. MOYA, el Dr. Ulloa ELIAS se comunicó telefónicamente con el Dr. COSTA MENDEZ, para informarle que el Gral. HAIG, a su regreso de LONDRES, le había hecho saber que los británicos, con algunas pequeñas modificaciones, podían aceptar la propuesta ya mencionada, y que la presentación podía hacerse a través de las Naciones Unidas, estableciendo un cronograma obligatorio.

Ese mismo día a última hora se produjo el último contacto telefónico BELAUNDE - GALTIERI, en el cual el Presidente del PERU expresó algunos aspectos de la propuesta del General HAIG, en un intento final de procurar llevar adelante la gestión que en forma fraterna había desarrollado en la búsqueda de una solución pacífica del Conflicto.

Pero la ARGENTINA, ese mismo día, había resuelto mantener esas conversaciones en el foro de las Naciones Unidas, lo cual fue puesto en conocimiento del arquitecto BELAUNDE TERRY, para quien debe quedar el reconocimiento argentino de haber desarrollado la gestión más sincera, dinámica y leal del Conflicto del ATLANTICO SUR, que no prosperó fundamentalmente, debido a la mala fé y el desinterés de una de las parte: el Gobierno británico.

///

CONVERSACION TELEFONICA ENTRE LOS PRESIDENTES GENERAL GALTIERI Y ARQUITECTO BELAUNDE TERRY EL DIA 03 MAY 82 A LAS 00:30 HS. DE BUENOS AIRES

General GALTIERI:

Yó, más preocupado que Ud., señor Presidente. Ud. sabe muy bien, de acuerdo a lo que le había expresado que en la tarde de hoy, acá en BUENOS AIRES, 19:00 Hs. de BUENOS AIRES, 17:00 Hs. limeña, se reunía la Junta Militar donde íbamos a tratar el tema de la propuesta que su Gobierno, tras los contactos con WASHINGTON, efectuaba al Gobierno argentino para buscar una paz en el ATLANTICO SUR. Realmente los temas de los siete puntos, fueron analizados en profundidad, dentro del tiempo disponible, y habíamos quedado en seguir profundizando, dado que el tema de la paz y la soberanía Argentina en las Islas MALVINAS y GEORGIAS DEL SUR. Pero todo esto, señor Presidente, se ha visto tremendamente afectado y trastocado por la actitud británica al torpedear el Crucero General Belgrano de la Armada Argentina, para nosotros fuera de los límites de las 200 millas que además no aceptamos del REINO UNIDO y, evidentemente esta situación particular no solamente no favorece sino que el Gobierno Argentino no está dispuesto, ante esta presión militar, preferimos morir de pie que vivir arrodillados a aceptar ninguna negociación relacionada con la paz en el Atlántico Sur en éstas condiciones. No se si Ud. me ha escuchado?.

Arquitecto BELAUNDE:

Lo entiendo perfectamente Presidente;yo estaba, me he informado a la tarde, y naturalmente he comprendido que eso creaba una situación sumamente grave.

General GALTIERI:

Por lo tanto señor Presidente, yo quisiera mendarle en la mañana de mañana, al Secretario General de la Presidencia de la NACION ARGENTINA, el señor General IGLESIAS, delegado personal mío, si Ud. lo estima conveniente, para explicitarle con la mayor amplitud posible a Ud. y a los miembros de los Comandos de las Fuerzas Armadas la posición Argentina, lo que ya hemos tratado infructuosamente de acordar con WASHINGTON desde los primeros momentos...primeros días

del mes de abril todas las tratativas con los documentos que se han tratado y que se logró un mayor y total entendimiento de la situación a la que hemos llegado.

Arquitecto BELAUNDE:

Lo comprendo muy bien señor Presidente, yo comprendo que era practicamente un entendimiento táctico, que mientras había alguna posible negociación, se abstendrían esos señores de cualquier acto agresivo, no?. Eso es una cosa elemental y así lo he manifestado al Secretario de Estado HAIG, no?. Yo estaba muy alentado de que en la mañana de hoy no se hubiera producido ningún acto hostil; pero para mi ha sido una ingratísima sorpresa y me ha causado la mayor indignación que haya ocurrido este ataque.

General GALTIERI:

Yo le agradezco señor Presidente esta comprensión de su parte y no tengo dudas que como latinoamericano, al sur de Río Grande, todos los que tenemos sangre hispana en las venas, debemos sentir así como usted siente, esta indignación por los hechos que están ocurriendo.

Arquitecto BELAUNDE:

Ahora, Presidente. Que cantidad de víctimas se presume que hay en el Belgrano?.

General GALTIERI:

Vea, no tengo señor Presidente la información precisa.

Arquitecto BELAUNDE:

Bueno, reciba usted mi completa solidaridad en este hecho que considero que es un drama para toda Latinoamérica y comprendo que nuestros propósitos tan fervientes de encontrar una salida rápida, tiene necesariamente que entrar en un período de paralización.

ॐ

General GALTIERI:

Yo, si usted desea, le reitero señor Presidente por el respeto que su Gobierno y el pueblo Peruano le merece al Gobierno Argentino y al pueblo Argentino, yo a primera hora de mañana le envío al Secretario General de la Presidencia para ponerlo a usted y al Consejo de los señores Comandantes o a quién usted estime...

Arquitecto BELAUNDE:

Con mucho gusto Presidente, con mucho gusto. Claro que en un momento de tanta emergencia, no quisiera, en fin, a menos que fuese absolutamente indispensable, crearle, en fin, privarle de un colaborador inmediato, pero cualquier emisario suyo será, en todo caso, muy bien recibido en cualquier momento y circunstancia.

General GALTIERI:

Señor Presidente, para mí no es ningún esfuerzo. De todas maneras, nos pondríamos en comunicación mañana a la mañana.

Arquitecto BELAUNDE:

Nos pondríamos en comunicación. Yo voy a llamar al Secretario HAIG. Yo ya le adelanté esto porque él me llamó muy mortificado por la tarde y me anunció algo de la pérdida de un buque. Yo, naturalmente le manifesté mi estupor, no?, y yo le dije que esperaba su llamada y que en cuanto la tuviera le iba a transmitir su respuesta, la cual naturalmente,comprendo, que tiene que ser una respuesta como la circunstancias lo requieren, pero yo no desespero de que podamos hacer algo por lograr la paz. Fíjese Ud., si esta paz, se hubiera logrado como yo lo esperaba a las 10 de la mañana de hoy, no habría ocurrido la pérdida del Belgrano. De manera que yo se la importancia que tienen las horas y los minutos en estos casos, no?.
En realidad anoche creíamos que estabamos ya dando en el clavo, no?, pero como se ve la extrema urgencia en todo lo que sea el cese el fuego, no?. Porque hay tantas vidas de por medio. Inclusive se anunció un poco esperanzadamente que pudiera llegarse a un acuerdo y algunos periodistas un poco vehementes, dieron la noticia como hecho. Se le ha rectificado, naturalmente.Pero ya con lo que ocurre ahora,

y comprendo que las preocupaciones suyas son de otra índole. Pero mientras Ud., enfrenta sus responsabilidades tan delicadas, nosotros, menos recargados aquí, vamos a seguir trabajando y vamos a ver que se puede hacer. Cuente Ud. conmigo para todo lo que pueda Ud. hacer como gestión, tal vez por otros conductos, tal vez en otras condiciones. A fin de acortar cualquier período de peligro y de alarma que pueda haber.

General GALTIERI:

Yo le agradezco y le reitero el agradecimiento, señor Arquitecto, se lo reitero porque es la enorme buena predisposición suya, personal y del Gobierno Peruano: pero...

Arquitecto BELAUNDE:

Ahora estoy estudiando la menera de hacer una comunicación al Presidente de los Estados Unidos, haciéndole reflexionar sobre la necesidad de que modifique la política errónea que están siguiendo.

General GALTIERI:

Vea, yo le agradezco, porque creo que su expresión en ese sentido del Gobierno Peruano, es muy importante y además si la hace pública. Pero es lamentable, realmente lamentable, y va a costar varias décadas de la historia americana remontar esta situación al Gobierno de los Estados Unidos: porque es incomprensible que dado que su capacidad y su poder, no pueda hacer sentir su influencia en una situación tan delicada dentro de América.

Arquitecto BELAUNDE:

Mire, yo he notado en el curso del día y esto le puede interesar, he notado un cambio de actitud en el General HAIG. El estaba realmente casi eufórico, en busca de términos que pudieran ser aceptables a las partes y me parecía que él estaba dispuesto a imponerlo a la Gran Bretaña; pero evidentemente, estas noticias y otras que ha habido de que estarían ahora bombardeando las MALVINAS o intentando un desembarco, han cambiado la situación. Entonces él ha cambiado su actitud por una actitud de frustración y presenta al señor PYM como

obtener mayores facilidades para continuar la guerra, no?.

General GALTIERI:

Le agradezco sus expresiones señor Presidente. El pueblo Argentino se lo agradece, esto no es un problema de un Presidente circunstancial que en este momento ejerce la Presidencia de la Nación Argentina, esto es una vocación histórica de la Nación y comparten todos los sectores políticos, que comparten o no el gobierno, o con opositores y todos los sectores del trabajo, de la Industria y del comercio de la NACION ARGENTINA. Todos los niveles. Por eso realmente cuando usted me expresa que el señor General HAIG se siente frustrado, yo me siento alarmado porque el debe conocerme muy bien y tiene todos los poderes necesarios para poder encausar los medios políticos, economicos o militares, si quiera la actitud del Gobierno de Gran Bretaña. Por eso, no alcanzo a comprender la actitud de ESTADOS UNIDOS.

Arquitecto BELAUNDE:

Bueno, yo voy a llamar, ahora a HAIG. A decirle de que ustedes si bien estaban muy bien inclinados a estudiar estos puntos, se han visto en la obligación de poner esto de lado, en vista de las circunstancias ocurridas en la tarde de hoy. Eso es concretamente lo que puedo decirle, no es verdad?.

General GALTIERI:

Así es. Más allá de que los puntos, o los siete puntos, podrían ser en algunos aspectos reconsiderados y tratados, Arquitecto, pero le vuelvo a repetir, si bien estamos reconsiderando algunos aspectos de redacción de los siete puntos, la noticia del Crucero General Belgrano dejó de lado ya todo estudio y razonamiento para apoyarle en este hecho que es trascendente, psicológica y políticamente, mas allá de lo militar, en el pueblo de la NACION ARGENTINA.

Arquitecto BELAUNDE:

Hasta mañana General GALTIERI, me agrada mucho haberlo escuchado y espero hablar con usted de nuevo mañana.

///

CAPITULO XIII - LAS ACCIONES DE LOS DIAS 02 Y 03 DE MAYO

EL ESCUADRON FENIX

Desde el mismo comienzo de las hostilidades, el 01 de mayo, hasta la finalización de las acciones bélicas, hubo una unidad aérea que permaneció incógnita mientras desarrollaba una serie de tareas que resultaría de gran importancia para las fuerzas propias.

Se trataba del Escuadrón Fénix, organizado con aviones Lear Jet pertenecientes a la Fuerza Aérea y a empresas privadas argentinas que facilitaron este tipo de avión, o bien de similares características, tripulados por pilotos tanto civiles como militares.

Esta no era una unidad orgánica de la Fuerza Aérea, sino que se la organizó al solo efecto de afrontar necesidades del conflicto, surgida del ingenio de los planificadores. De allí viene su nombre (*).

La misión más importante y riesgosa del Escuadrón Fénix, era la de diversión, nombre con el cual se designa a una operación en la cual se simulaba con aviones civiles a reacción, una formación de aviones de ataque A-4 o Mirage, que en las pantallas de los radares produce el mismo eco que el de una escuadrilla de Lear Jet, se aproximaba para atacar al enemigo.

Este, al observar los ecos de radar, inmediatamente debía adoptar acciones defensivas tales como hacer despegar a los aviones interceptores de los portaviones, o mover los buques que podían ser blancos probables, produciéndole un esfuerzo infructuoso y agotador. Una vez producida la penetración en el lóbulo de los radares enemigos y la reacción de éste, los aviones diversores invertían el rumbo y regresaban a sus bases. Una y otra vez repetirían este procedimiento, tanto de día como de noche, durante todo el conflicto.

Era como jugar con fuego. Los británicos, que se enterarían de la existencia del hoy legendario escuadrón luego de finalizado el conflicto, confesarían su sorpresa y la infinidad de "dolores de cabeza" que ocasionó a sus fuerzas.

(*) En la mitología egipcia, el Ave Fénix fue el símbolo de la resurrección y de la eternidad. Era un ave que vivía 560 años y

43

LA ACTIVIDAD BELICA DEL 02 DE MAYO

Luego de la intensa actividad desarrollada el 1 de Mayo, el día 2 no hubo enfrentamientos con la salvedad del hundimiento del "General Belgrano", relatada en el Capítulo XI.

Cronológicamente, los partes de la zona de operaciones mencionaron los siguientes acontecimientos de cierta consideración:

1°) A las 00.30 hs. se recibió la información de que los buques enemigos habían cesado el cañoneo en la zona de Puerto Argentino.

2°) A las 00.50 hs. una aeronave enemiga de exploración detectó al grupo de Tareas 79.1.

3°) A las 06.30 hs. y en varias oportunidades posteriores, despegaron desde bases en el continente aviones Jet en misión de diversión, para engañar y desgastar a las fuerzas británicas.

4°) Ya a las 08.00 hs. los estados mayores argentinos apreciaban que la flota británica se había alejado de las costas malvinenses, estimando además que podían haber desembarcado comandos en las islas.

5°) A las 08.01 hs. aviones F-27 de reconocimiento con asiento en Bahía Blanca, iniciaron patrullajes de las áreas costeras del continente, en búsqueda de presumibles submarinos incursores enemigos.

6°) A las 08.10 hs. despegó desde la Base Aeronaval "RIO GRANDE", un avión B-200 con destino a la Isla Calderón, a efectos de trasladar repuestos para un radar del Ejército, tarea que completaría sin novedad, constituyéndose así en el 1er. avión en burlar el bloqueo británico luego del 1 de mayo.

7°) Apartir de las 08.30 hs. y hasta las 09.15 hs. la FAS ordenó el despegue de varias escuadrillas a efectos de prever el ataque a fuerzas de desembarco, en caso que este llegase a producirse. De esta forma despegaron los "Coyas", "Quinchos", "Mingos" y "Lanzas", que obviamente no encontrarían ninguna actividad del enemigo.

Las detecciones de las naves pertenecientes a los grupos de tareas británicos indicaban, al mediodía que al Este de Malvinas y fuera de la Zona de Exclusión, se hallaba una numerosa cantidad de naves, probablamente de apoyo y naves de guerra de la Task Force (*), mientras que a las 11.30 hs. se confirmaba la presencia de un grupo de tareas formado por un portaaviones y 6 naves de escolta en el radial 120° de Pto. ARGENTINO, a menos de 60 M/N (51° 43' Sur, 56° 49' Oeste). Frente a este grupo y más hacia el Oeste se detectó también el eco de una nave, 90 millas al sur de Puerto Argentino. ¿Sería el casco abandonado de la fragata atacada el día anterior por los M-V, o un piquete radar a efectos de dar alarma temprana en caso de producirse algún ataque aéreo propio sobre el mencionado grupo de tareas?.

A las 15.00 hs. el aviso "Sobral" de nuestra Armada informó que iniciaba la búsqueda, dentro de la ZET, de los tripulantes del avión Camberra de la Fuerza Aérea derribado el día anterior en esa zona, misión ésta que le había sido impuesta por el Comandante del TOAS.

A las 15.14 hs. avión Sea Harrier se aproximaba a Puerto Argentino volando a gran altura, regresando luego sin atacar.

A las 16.30 hs. se recibió el primer mensaje informando el torpedeo del Crucero "General Belgrano", mientras el destructor ARA "Bouchard" que se hallaba escoltando al crucero daba parte de haber recibido un presunto impacto de torpedo sin explotar. En realidad se trataba del efecto de percusión subácua producido sobre el casco de la nave por la onda explosiva de los torpedos que hundieron al "Belgrano", que en algunos casos puede tener inusitada intensidad.

A las 20:00 horas, y luego de confirmarse el hundimiento del crucero, el TOAS destacó en misión de búsqueda y rescate al destructor "Comandante Piedrabuena" y el aviso "Gurruchaga", nave esta última que se hallaba en Puerto Belgrano.

A las 20:12 horas en el Comando Aéreo Estratégico se ordenó una exploración para confirmar la ubicación del portacontenedores "Atlantic Conveyor", que se hallaba aparentemente surto en Free Town (Sierra Leona) en su navegación hacia el Sur.

A las 20:20 horas, la Base Aérea Militar "Malvinas" confirmó que tanto la pista como la plataforma del aeropuerto, se hallaba en servicio, luego de las operaciones de reparación y limpieza a que fueran sometidas al comprobarse que ya no había más bombas de explosión retardada que pudiesen interferir las tareas del personal del Grupo I de Infraestructura.

A las 21:30 horas, el CAE recibió la confirmación de Malvinas de que no había contactos con el enemigo, quien desplazó los grupos de tareas hacia el Este, fuera de los alcances de los radares de Puerto Argentino, confirmándose solo la presencia de dos naves en patrulla unas 20 millas al Norte de San Carlos: eran el HMS "Coventry", y una moderna fragata tipo 21, que se hallaba en función de piquete radar en el flanco noroeste de la Task Force. (*). Fue la nave que advirtió la presencia del "Sobral" al ingresar éste en la ZET.

Finalmente, a las 23:45 horas, en lo que habría de ser uno de sus últimos mensajes, el aviso "Sobral" informó que había sido sobrevolado por un helicóptero británico.

Las bajas producidas el día 02 de Mayo

Daños producidos a las fuerzas propias: Crucero ARA "General Belgrano" hundido, 368 tripulantes muertos o desaparecidos.

(*) A las 21:48 Hs. se hallaban en posición 51° 09' Sur, 58° 05' Oeste, dirigiéndose a las 23:05 a posición 51° 36' Sur, 57° 32' Oeste.

416

LA EPOPEYA DEL AVISO ARA "ALFEREZ SOBRAL".

El aviso "SOBRAL", un pequeño buque auxiliar afectado a tareas de salvamento en el mar, recibió la orden del Comandante del TOAS de dirigirse a la posición 49° 30'S,59° 35' W siendo poco más de las 22:00 hs del día 1° de mayo. Su misión sería la de rescatar a los dos tripulantes de la Fuerza Aérea Argentina pertenecientes al Camberra B-110 que fueran vistos por última vez pendiendo de sus paracaídas en ese lugar.

Luego de solucionar algunos problemas técnicos, pero con encomiable vocación de servicio, el aviso penetró dentro de la ZET y llegó a la posición a las 15:00 hs del día 02 de mayo. A las 23:45 hs. la nave de salvamento fue avistada por un helicóptero británico. Ya por entonces se había producido el hundimiento del crucero "General Belgrano", razón por la cual el Comandante del TOAS decidió ordenar el repliegue del aviso apenas pasada la medianoche del día 2. Pero sería demasiado tarde: a las 00:26 hs los helicópteros "Sea Linx" del "Coventry" y del "Glasgow" regresaron nuevamente, abrieron fuego con un misil "SEA SKUA" al intentar el "Sobral" defenderse con su modesta artillería antiaérea de 40 mm.

A las 00:50 hs se perdió contacto con la nave, a la que se creyó hundida. En realidad, el heroico aviso recibió un impacto directo que le destruyó el puente y le produjo la muerte de 8 hombres , entre ellos su Comandante, el Capitán de Corbeta Sergio Raúl GOMEZ ROCA y 7 tripulantes (**)

A las 02:35 en la frecuencia de radio de 2182 H/Z, se escuchó un aviso de emergencia, informando el lugar del ataque (49° 55'S, 58° 35' W).

///

(**) Guardiamarina Claudio OLIVIERI, Cabos Ernesto del Monte, Mario ALANCAY, Sergio MEDINA y Daniel TONINA, Marineros Héctor DUFRECHU y Roberto DERRICO.

Maltrecho, con sus muertos y heridos abordo y casi sin comunicación ni elementos de navegación, inició un penoso retorno en dirección a Puerto DESEADO. Un helicóptero de la Fuerza Aérea lo halló el día 5 de mayo a las 14:00 hs, navegando dificultosamente, pero arribando por sus propios medios a Puerto DESEADO algunas horas más tarde. Si bien no pudo completar la tarea expresada con el lema de los servicios de salvamento "para que otros puedan vivir", ya que el enemigo le impidió concretar su humanitaria misión de rescatar a los pilotos de la Fuerza Aérea, su acción debe perdurar como ejemplo de solidaridad y sacrificio propio en aras de ayudar al prójimo.

Y no sería ésta la única vez en que los británicos atacarían medios propios dedicados a tareas de búsqueda y salvamento, como se verá más tarde.

LA ACTIVIDAD BELICA DEL 03 DE MAYO

A similitud del día antarior, el 3 de mayo la actividad estuvo reducida a echos aislados como el ataque al aviso "Sobral", y para los argentinos toda la atención y angustias se centraron en el resultado de las operaciones de búsqueda y rescate de sobrevivientes del "General Belgrano".

La primera actividad desarrollada correspondió a un avión Neptune P-2 que despegó al filo de la medianoche para realizar tareas de exploración.

A las 00:12 hs se ordenó el regreso del "Sobral", el cual fue sobrevolado a las 00:26 hs y atacado luego por helicópteros enemigos. A las 00:50 hs se perdió contacto con la nave.

A las 01:30 hs despegó el TC-91, un B-707, para realizar tareas de exploración y reconocimiento lejanos, mientras un Neptune lo hizo a las 07:29 hs, para relevar en su tarea al P-2 que había despegado anteriormente.

A las 10:40 hs el TOAS informó el hallazgo de tres balsas con sobrevivientes del "Belgrano" por parte del destructor "Piedrabuena". La búsqueda continuó con el "Bouchard", el "Gurruchaga" y aviones navales. A estos efectivos se sumaría luego la nave "Piloto Pardo" de la Armada Chilena, que colaboraría en las tareas de rescate a partir de las 19:46 hs.

A las 13:40 hs se localizaron 15 balsas repletas de sufridos y ateridos tripulantes. Los hallazgos iban atenuando la dimensión de la tragedia y la ansiedad de los familiares.

Al finalizar el rescate, 368 marinos argentinos -de una tripulación de 1042- quedarían para siempre en nuestro mar austral.

Mientras las malas condiciones climáticas ponían fuera de servicio las pistas de los aeródromos de campaña de Darwin y Bahía Elefante, los aviones de búsqueda propios continuaban husmeando las vastedades oceánicas procurando hallar las naves británicas o detectar sus intenciones. A las 13:21 Hs un C-130 informó el avistaje de un buque logístico con dos embarcaciones más a unas 50 millas naúticas al sur del Cabo San Felipe. Informes complementarios posteriores indicaban que en esa zona se detectaba actividad naval del enemigo, por lo que se supuso que se podría estar gestando un nuevo ataque sobre Puerto Argentino.(*

Ante esta eventualidad la FAS ordenó el despegue de varias escuadrillas con la misión de atacar a blancos navales y realizar cobertura o diversión, desde Río Grande, Río Gallegos, San Julián y Puerto Deseado. Aparentemente, las intenciones del enemigo no eran aproximarse a las costas de las islas, pues los aviones argentinos regresaron sin haber hallado sus blancos. Esta actividad, presumiblemente, debía hallarse relacionada con el eco observado en esa zona el día anterior por los radares de Puerto Argentino.

(*) Se determinó luego que se trataba del "Fort Austin" acompañado de 3 buques de guerra.

Poco después del mediodía, el numeral de una escuadrilla de aviones Machi MB-329 de la Aviación Naval que se hallaban apostados en Puerto Argentino, al regresar de una misión de patrullaje y ya próximo al aterrizaje, colisionó contra el terreno destruyéndose totalmente y falleciendo su piloto, el Teniente de Fragata Carlos Benitez, que sería el primer aviador naval caído en el conflicto.

Poco después de las 17.00 hs. aviones Super Etendard despegaron de RIO GRANDE para efectuar práctica de reaprovisionamiento en vuelo con un avión KC-130.

La actividad aérea enemiga se había limitado a unas pocas patrullas aéreas de Combate (PACs, formación de dos aviones Sea Harrier) que se habían aproximado a Puerto Argentino a gran altura, además de cierta actividad muy aislada de helicópteros, probablemente los asignados a tareas de búsqueda y salvamento mientras se hallasen en vuelo las PACs.

La Base Aérea Militar "Cóndor" había restañado sus heridas del ataque del 1 de mayo, poniendo un avión averiado en servicio y trasladando los repuestos en helicópteros para el Pucará accidentado en la Base Calderón (Bahía Elefante Marino). Su personal herido fue trasladado a Puerto Argentino para su atención y evacuación sanitaria, mientras que los muertos fueron provisoriamente inhumados en hipódromo de Darwin.

A las 22.48 hs, comenzó el bombardeo naval enemigo a Puerto Argentino, consecuente con no hacerlo nuevamente en horas diurnas. La posición del PAL "Invincible" se estimó a 160 millas náuticas de Puerto Argentino, en dirección Este.

Mientras esto sucedía en el Atlántico Austral, en LONDRES el Ministerio de Defensa, luego de haber recibido los informes del Almirante WOODWARD con los resultados del 1er. día de combate, adoptó una serie de medidas de envergadura para atender las urgentes necesidades del teatro de operaciones. Anunció así

las requisiciones del transatlántico "QUEN ELIZABETH II", del portacontenedores "ATLANTIC CAUSEWAY", similar al "ATLANTIC CONVEYOR" y dos naves cargueras tipo Ferry "ROLL ON ROLL OFF" para reforzar el cinturón logístico con la Isla de Ascensión, aumentando a 75 la cantidad de buques afectados a esta tarea, cifra ésta que se incrementaría más tarde.

Simultáneamente ordenó la movilización y alistamiento de la III Brigada de Infantería, la preparación y modificación de los restantes aviones "Sea Harrier" y "Harrier" GR-3 (*) disponibles (incluyendo un escuadrón de entrenamiento que se hallaba en CANADA), y otros medios militares.

Como si esto fuera poco, oficinas especializadas de la U.S. NAVY en el pentágono (WASHINGTON) recibían azoradas enormes listas de requerimientos británicos, que escapaban a todo cálculo previo tanto por la cantidad de elementos solicitados como por la envergadura de algunos de ellos (**). Un lugar primordial en estas listas era ocupado por las necesidades de información acerca de las FFAA argentinas, en particular de la FUERZA AEREA, ya que los servicios de inteligencia británicos habían descuidado completamente la reunión de datos que en esos momentos necesitaba imperiosamente.

Las bajas producidas el día 03 de Mayo.

Fuerzas propias: Aviso ARA "Alférez SOBRAL" averiado, siete tripulantes fallecidos, dos tripulantes heridos de consideración, avión Machi MB-339 destruído, piloto fallecido.

(*) El Harrier GR 3 es la versión incorporada a la R.A.F.

(**) Se solicitó el KC-10, ultimo avión-tanque aún no incorporado a la USAF.

51

CAPITULO XIV - EL HUNDIMIENTO DEL "HMS SHEFFIELD"

LAS PRINCIPALES ACCIONES BELICAS DEL DIA 04 DE MAYO

En un segundo intento por destruir la pista de Puerto Argentino, fue nuevamente el Vulcan matrícula XM-607 el avión destinado a la maratónica y complicada misión encomendada a la RAF. En esta oportunidad, el vuelo se realizó con menos problemas, aunque también con menos efectividad que en el 1er. intento.

a las 05:40, este "pájaro madrugador" dejó caer en vuelo bajo, las 21 bombas de 1000 libras para destruir la faja de asfalto del castigado aeropuerto. El rumbo de la corrida de bombardeo fue similar al de "Black Buck 1", el reguero de bombas cayó desplazado más a la derecha del primer intento, en el sentido de pasaje del avión, o sea desde el Noreste hacia el Sudoeste. Pero los cráteres que formaron las bombas esta vez ni siquiera rozaron la pista, ya que la bomba más próxima explotó a una distancia superior a los 60 metros de la cabecera Oeste de ella, y el único efecto de la incursión fue alarmar con su estrépito a las posiciones del RI 25, situadas al norte y al oeste de la mencionada cabecera de pista.

El Almirante Woodward había considerado que era imprescindible eliminar toda posibilidad de actividad aérea en la isla si no quería sufrir serias bajas al momento del desembarco, y con ese objeto planeó además del segundo fallido intento del Vulcan, un nuevo ataque a las instalaciones del aeródromo de Darwin, donde sus informes le habían confirmado la presencia de un escuadrón de aviones Pucará, arma que podía constituir una amenaza seria para su infantería, además de poseer una inquietante capacidad como caza-helicópteros. En esta Base, además, no había existido reacción de la artillería antiaérea, el 1° de Mayo.

Con ese propósito, desplazó al PAL "Hermes" y sus naves de escolta al Sudeste de Puerto Argentino, desde donde despachó 3 aviones Sea Harrier para atacar las instalaciones del aeródromo de campaña situado en el itsmo de Darwin.

///

Luego del ataque del 1° de Mayo, la capacidad del Escuadrón "Pucará" se hallaba sensiblemente disminuída debido a las bajas de personal (únicamente un armero disponible por el resto de la camapña para atender las necesidades de 12 aviones), a la existencia de sólo un equipo de puesta en marcha, a la obstrucción del pañol con repuestos y la escasa disponibilidad de combustible. Eran demasiadas falencias como para enfrentar a un enemigo de semejante envergadura, pero las defensas antiaéreas y la moral de sus hombres, estaban intactas, pertenecientes a la III Br Aé. con asiento en RECONQUISTA (Pcia. de SANTA FE), era elevada y una idea directríz campeaba en sus espíritus: prepararse para devolver "gentilezas" al enemigo.

Y la oportunidad llegó en la mañana de ese 4 de Mayo.

El desquite de la Base Aérea Militar "Cóndor"

Un instante antes de las 08:40 hs., el Centro de Información y Control situado en Puerto Argentino alertó a la Base Aérea Militar "Cóndor" que tres aviones enemigos se dirigían hacia Darwin. Los incursores aparecieron en el seno Choiseaul y fueron detectados a 16 Km de distancia por el radar Skyguard de la batería Oerlikon de 35 mm. del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601) con la que el Ejército había colaborado para la defensa de Darwin-Pradera del Gando. El 1er. Sea Harrier fué alcanzado de lleno por los cañones Oerlikon antes de llegar a su blanco, el fuego apareció bruscamente detrás de la cabina de pilotaje y el avión se desintegró no lejos de la Base, despidiendo a su piloto, el Ten. de Navío John W. Taylor, quien falleció en forma instantánea. El segundo avión alcanzó a lanzar sus bombas de fragmentación `Belugas, pero fueron esta vez las baterías de 20 mm. quienes lograron hacer numerosos impactos en su estructura. Herido de muerte, el Sea Harrier comenzó a despedir una espesa estela de humo negro tras de sí, perdió altura detrás de los cerros y se precipitó al mar algunas millas náuticas hacia el Sudeste, lugar en el cual su piloto fue intensamente buscado por los helicópteros de salvamento británicos.

53

El tercer avión al ver la suerte corrida por sus compañeros, lanzó apresuradamente sobre la pista una bomba frenada de 650 libras que no alcanzó a explotar, y escapó milagrosamente en dirección al portaaviones...

La única novedad producida por el ataque fueron algunas esquirlas de la bomba de fragmentación lanzada por el segundo avión, que alcanzaron a producir daños menores en el plano del Pucará matrícula A-517. Con esta acción la BAM "Cóndor" habría superado el punto crítico de los intentos aéreos británicos, pués a pesar de los reiterados ataques posteriores que sufrió, este sería el último daño que soportaría en este tipo de misión.

Un enorme sentimiento de satisfacción invadió a todo el personal al mando del Vcom. PEDROZZO: esta vez no habían sido meros objetos pasivos del accionar enemigo, sufriendo unilateralmente las consecuencias de un ataque, pues no sólo lo habían repelido sin sufrir bajas, sino que además le habían hecho pagar un elevadísimo precio por la incursión, ya que dos aviones menos en el grupo aeronaval embarcado de la Task Force, sumados a las bajas del 1°de Mayo, significaban una pérdida desproporcionada de sus efectivos, que de continuar estadísticamente en ese promedio de aviones destruidos, dejaría a la Task Force sin cobertura aérea en menos de dos semanas.

Pero una satisfacción aún mucho mayor aguardaba a las fuerzas argentinas aquel histórico día.

LA GRAN SORPRESA

El nacimiento de un nuevo destructor

El "Sheffield" era el primero de un nuevo tipo de destructor liviano diseñado para suplir las necesidades de las flotas modernas, con un propósito operacional de rol múltiple basado en las nuevas armas misilísticas de última generación. Su armamento antiaéreo estaba compuesto del sistema de armas Sea Dart, un cañon Vickers de 4,5 pulgadas y dos cañones Oerlikon de 20 mm. Un sistema computorizado de control de tiro

armonizado con radares de iluminación y seguimiento completaban los sistemas de armas Sea Dart y cañón de 4,5 pulgadas. En su rol antisubmarino, estas fragatas tipo 42 portan un sistema sonar de último diseño y helicópteros MK-2 con torpedos y misiles guiados. La planta de poder está constituído por dos trubinas de gas Rolls-Royce Olympus de 50.000 shp de potencia, capaces de permitir a la nave alcanzar sus velocidades topes en un mínimo de tiempo.

Este tipo de buques desarrollado por la ingeniería naval británica constituía uno de los orgullos de la Royal Navy y había tenido buena aceptación en el mercado mundial de armamento, siendo la REP. ARGENTINA uno de los primeros clientes en incorporarla a su Armada, con la adquisición de dos de ellos: los ARA "Hércules" y "Santísima Trinidad".

Estas naves construídas en los astilleros de la Vickers en Lancashire, al igual que casi todas las de su generación, habían sacrificado blindaje a expensas de otros parámetros considerados más importantes en la moderna guerra naval, tales como su maniobrabilidad, versatilidad, mayor disponibilidad para alojar sistemas de armas sofisticados y gran capacidad electrónica.

Anecdóticamente, el nombre "Sheffield" no era inédito en la Royal Navy, ya que esa fue la designación de un crucero de la clase "Town" que en la II Guerra Mundial participó activamente en la persecución del acorazado aleán "Bismark", donde se ganó fama de buque afortunado, pues el "Ark Royal", portaaviones británico que intervenía en este combate, lo confundió con la nave enemiga y lo atacó con sus aviones mediante torpedos dotados de una nueva espoleta de tipo magnético. La mayor parte de los torpedos estalló al tocar el agua y los restantes pudieron ser evadidos por el "Sheffield". El error permitió descubrir la falla de los torpedos y equiparlos con espoletas convencionales, lo cual resultó decisivo para la suerte del "Bismark".

También en un mes de mayo, pero 41 años más tarde, el nuevo "Sheffield" no podría reeditar las andanzas de su antecesor, ya que la suerte le resultaría esquiva.

///

Este "Sheffield" se había incorporado a la Royal Navy en el año 1975, y paradójicamente el Alte WOODWARD había sido Comandante de esta nave. El día 2 de abril se hallaba realizando maniobras en el Mar MEDITERRANEO, junto con un Grupo de Tareas afectado al ejercicio "Spring Train" de la OTAN. Su tripulación había sido notificada que al día siguiente regresaban a casa para iniciar las vacaciones de Pascuas, cuando un mensaje recibido de NORTHWOOD obligó a su Comandante, el Capitán James SALT, a notificar a sus hombres que en lugar de PORSTSMOUTH, su próximo punto de destino sería el ATLANTICO SUR, sin fecha de regreso.

El "Sheffield" llegó a la zona de operaciones con el primer contingente de las Task Force y según sabemos hoy con certeza por las numerosas fotografías que así lo atestiguan, la fragata tipo 21 "Arrow" se hallaba a su lado al momento del ataque, auxiliándolo mientras se incendiaba.

La Escuadrilla "Litoral" ataca

El sistema de armas "Super Etendard - Exocet" se hallaba en proceso de incorporación a nuestra aviación naval en momentos que se sucedieron las acciones de Puerto LEITH y la toma de las Islas MALVINAS. Sólo 5 unidades habían llegado al país, cuando el inmediato embargo de FRANCIA a sus exportaciones de armamento a la ARGENTINA dejó en los muelles de MARSELLA la mayor parte de los restantes aviones y misiles que contractualmente habían sido adquiridos a la fábrica Dassault-Breguet, que fabrica el avión, y la empresa Aeroespatiale, que fabrica el misil.

La precariedad de medios recibidos del sistema obligó a los técnicos argentinos a una serie de medidas extremas para ponerlo operativo y a punto, y por otra parte no había sido experimentado en condiciones reales, ignorándose el resultado que podía dar, particularmente por las condiciones forzadas y precarias en que debió ser empleado en el teatro de operaciones MALVINAS.(*)

Lo cierto fue que la 2da. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, integrado por los aviones Super Etendard había sido desplega

(*) Los orfebres de esta tarea fueron el Capitán de Fragata Julio PEREZ con personal civil y militar del Arsenal Naval de Puerto

da a la Base Aeronaval RIO GRANDE (*), donde esperaba su momento de prueba, el 4 de mayo.

Los ploteos previos de la zona ubicada al Sudeste de Puerto ARGENTINO, habían indicado la presencia de un eco no identificado el día 2 de mayo. Posteriormente, el día 3 de mayo, un avión C-130 matrícula TC-68, mientras intentaba burlar el bloqueo británico para llegar a Puerto ARGENTINO con suministros, al llegar a la zona sur del Cabo SAN FELIPE, a unas 60 millas, detectó visualmente tres naves británicas en ese lugar. A costa de un enorme riesgo, realizó un viraje de 360 grados a muy baja altura y a una distancia de aproximadamente 5 millas náuticas para asegurarse el avistaje (**).

Los tripulantes creyeron ver un buque de asalto anfibio acompañado por dos fragatas, estas últimas más alejadas desde la perspectiva de los observadores. Las tres naves se hallaban detenidas, es decir, no estaban navegando. ¿Que hacían en ese lugar? Ciertamente no lo sabemos con precisión, pero la presunta presencia de un buque de asalto anfibio fue interpretada en el estado mayor de la FAS como una probable intención enemiga de insistir en un desembarco. Sabemos hoy que esta no era, fehacientemente, la intención británica. Tampoco tiene explicación el hecho de que el C-130 no haya sido atacado por las naves británicas, lo cual indicaba que ninguna de esas naves estaba dotada de misiles "Sea Dart", cuyo alcance efectivo hubiese permitido derribar el avión casualmente constituido en observador, y que tampoco se hallaba cerca ninguna PAC enemiga. salvo que los británicos no pudiesen creer lo que estaban viendo... Esto conlleva a suponer que no había destructores tipo 42 o cruceros como el "Glamorgan" o el "Antrim" en el lugar, todos ellos dotados con el mencionado misil. Por otra parte, los dos buques de asalto británicos disponibles en la Task Force eran el "Fearless" y el "Intrpeid" y ninguno de ellos habían llegado a la zona de operaciones a esa fecha, Queda por consiguiente para el terreno de las conjeturas, pensar que esta flotilla tal vez estuviese compuesta por un buque de apoyo logístico, una fragata tipo 21 o tipo 12 de escolta, y que la tercera silueta vista en el horizonte fuese el caso de un buque averiado, al cual se procuraba remolcar o auxiliar.

(*) Actualmente denominada "Contraalmirante Hermes QUIJADA".

(**) Por tratarse del primer vuelo de este tipo, se hallaban abordo del TC-68 el Jefe de Operaciones de la I Br Aé, Comodoro Jorge F. MARTINEZ, y el Vcom. Alfredo A. CANO, Jefe del Escuadrón

'37

Ese mismo día 3, los radares nuevamente detectaron actividad naval en esa área, y ya el día 4, un avión P-2 de la Armada que había despegado de RIO GRANDE a las 05.07 hs.tuvo contacto radar con naves enemigas a las 07.25, 08.14 y 08.45 hs. al Sudeste de Puerto Argentino y a unas 80 millas náuticas de distancia,constatando la presencia de un eco grando y dos medianos, y algo más alejado hacia el Norte de estas posiciones, un tercer eco mediano; todo ello indicaba la presencia de una nave del porte de un portaaviones, (eco grande) y de 2 o 3 buques tipo 42 o similar (ecos medianos).

Era todo lo que necesitaba la 2da. Escuadrilla Aeronaval al mando del Capitán de Corbeta Jorge Colombo para ordenar la salida de una sección de dos aviones Super Etendard con un misil AM-39 cada uno para la gran prueba. Los aviones despegaron a las 09.44 hs. y se dirigieron a la zona de sus blancos, que habían sido confirmados de la siguiente manera: un buque grande y dos medianos en coordenadas 52°34' Sur, 57°40' Oeste, y un buque mediano en 52°48' Sur, 57°31' Oeste. (ver mapa).

Simultaneamente, a efectos de dar cobertura a la operación de la Escuadrilla "Litoral", dos secciones de aviones "Dagger" despegaron de RIO GRANDE a las 10.20 hs. y 15.00 hs., regresando sin novedad más tarde.

Aquella mañana el tiempo había aparecido bastante malo en toda la región, pero mientras las condiciones meteorológicas jugaban una mala pasada a la operación de aviones C-130 para abastecer a Puerto Argentino, resultaban favorables a los Super Etendard, que luego de reabastecerse de combustible de un avión KC-130, a las 10.04 hs. , se deslizaron debajo de una capa densa de nubes para encontrarse con un mar encrespado y con escasa visibilidad por la presencia de chaparrones aislados. Estas circunstancias dificultarían la detección por parte del enemigo, ya que los radares suelen empastarse al proyectar en sus pantallas los ecos de agua contenida en las nubes, y disminuyen su alcance efectivo cuando la superficie del mar se halla agitada.

Con presición matemática, el guía de la formación, Cap. de Corbeta Augusto Bedcarratz, y su numeral, el Ten. de Fragata Armando Mayora, se deslizaron a ras del agua hacia las naves enemigas. Pasaron

junto a las rocas de la isla Beauchene, y poco después, a las 11.04 hs. el guía lanzó su Exocet sobre un blanco grande "enganchado" por el delicado sistema electrónico avión-misil, el cual permitiría a éste último volar "inteligentemente" autoguiándose hacia su blanco. El numeral al ver salir el misil de su guía, lanzó apresuradamente el suyo y ambos aviones, que habían disparado desde una distancia aproximada de 28 millas náuticas de las naves británicas, iniciaron el escape poniendo prestamente rumbo de regreso a su base. El capitán Bedcarratz y el teniente Mayora aterrizaron en RIO GRANDE a las 12.04 hs. luego de haber sido protagonistas del primer lanzamiento operativo de un misil Exocet AM-39 desde un avión a reacción (*).

¿Qué había ocurrido con los Exocet lanzados?.

En teoría, si los misiles estaban enganchados en el blanco grande, era casi imposible que por error técnico captaran y se dirigieran a otro blanco. Si suponemos que el segundo Exocet no se hallaba totalmente programado para dirigirse al blanco mayor, pudo haber escogido otro blanco, o desviarse y caer al mar. Estos misiles no son interferibles por ningún tipo de emisión exterior hasta que se hallan a unas SEIS millas náuticas del blanco. Hasta este punto, se guían

(*) Los primeros misiles antibuques fueron lanzados en la Guerra de los 6 Días entre Israel y los Países Arabes por nave egipcia "STYX" contra el destructor Israelí "EILAT", que resultó hundido por esta acción. El segundo enfrentamiento misilístico naval fue protagonizado por la Armada israelí en la Guerra del Yom Kippur, la que empleando misiles "Gabriel" destruyó una flotilla siria de lanchas torpederas frente a las costas del Libano.

En ambos enfrentamientos fueron empleados misiles embarcados en naves de superficie. Por consiguiente, los Exocet AM-39 disparados por la Escuadrilla "Litoral" fueron los primeros empleos de armas misilísticas anti-buque desde aeronaves de ala fija, ya que los helicópteros británicos que atacaron al"Sobral" con misiles "SEA SKUA" realizaron el primer lanzamiento de este tipo desde un helicóptero (aeronave de superficie móvil). (La designación "AM" significa "Aire-Mar", a diferencia del misil "MM 38" que equipa algunos buques de nuestra armada, y significa "Mar-Mar" para identificar el medio desde y hacia el cual se lo

por su computadora inercial que ha programado la navegación con los datos suministrados por el sistema del avión al instante del disparo, con la posición del blanco en ese momento y la distancia a éste Cuando se halla a 12 segundos antes del impacto enciende su radar propio para iluminarlo, a efectos de computar las posibles desviaciones producidas a último momento y efectuar las correcciones necesarias para dirigirse directamente a él. Sólo en ese momento es interferible por algún tipo de contramedidas electrónicas tales como el "Chaf" que consiste en un conjunto de pequeñas laminillas de metal que son arrojadas en su curso de vuelo para simularle un blanco ficticio y desviarlo de su trayectoría hacia el blanco verdadero.

El sistema de detonación de la carga explosiva del misil -esta última constituída por 127 kg. de exógeno- es de gran precisión, siento altamente improbable que falle al momento de producirse el impacto. La espoleta hace detonar la carga explosiva al hacer impacto en el blanco. Los daños que produce son de una magnitud tal que normalmente abren una brecha en el casco de unos 5 metros de diámetro, de manera que el buque, si no se hunde, queda totalmente imposibilitado de continuar operando. Esto último, comprobado antes del día 4 de mayo de 1982, por lanzamientos de práctica sobre una nave constituída en blanco (*) ya que nunca antes se había lanzado un Exocet en un combate real.

La presencia del PAL "Hermes" en la zona del ataque estaba sobradamente probada, no solo por los contactos-radar obtenidos por el avión P-2 y por el ataque con aviones Sea Harrier a Darwin de ese día, lo cual involucraba la proximidad y posición del portaviones, sino además por haberse hallado en la documentación de vuelo del Teniente TAYLOR, la posición exacta de su nave-base.

(*) La nave blanco fue la fragata "UNDAUNTED" (desprogramada del servicio activo)que quedó seriamente dislocada por el efecto de un Exocet disparado desde el destructor HMS "NORFOLK".

///XIV 10.-

Abordo del "Sheffield" (según fuentes británicas)

Al día 4 de mayo, la tripulación del "Sheffield" cumplía la nada cómoda cifra de 5 meses abordo del buque. A las cálidas temperaturas del mar Mediterráneo, habían sucedido las frías condiciones del Atlántico Sur, poniendo a prueba la moral de su tripulación de 288 hombres. Había llegado a la zona con el primer grupo de tareas con naves de superficie organizado por el Calte. WOODWARD para hacer frente a las contingencias del conflicto; este grupo estaba constituído por tres destructores tipo 42 -El "Sheffield", el "Coventry" y el Glasgow"- y dos fragatas tipo 22 - la "Brillant" y la "Broadsword", éstas últimas eran las únicas naves dotadas de una defensa antiaérea misilística eficaz para aviones en vuelo bajo, constituída por los misiles de última generación "Sea Wolf". El resto quedaba en manos de los artilleros de los cañones de 20 y 40 mm., que equipaban tanto las fragatas tipo 22 como los destructores tipo 42, armas que eran consideradas superadas por el devenir de los tiempos y el avance de la técnica.

El sistema de misiles "Sea Dart" que equipa a los buques tipo 42 está diseñado para defensa antiaérea de altura, es decir que no es efectivo para aviones en vuelo rasante. Durante las maniobras navales en el MEDITERRANEO, el sistema había llenado de confianza a la tripulación del Capitán SALT, ya que uno de sus "Sea Dart" había derribado un avión señuelo a una altura de 51.000 pies volando a velocidades supersónicas.

Sin embargo, este poderoso grupo de tareas adolecía de tres vulnerabilidades que resultarían muy costosas a la Task Force: la falta de alarma antiaérea temprana, la escasa defensa antiaérea de baja altura, y la incapacidad de cada nave de defender a otra, ya que sus sistemas antiaéreos estaban deseñados para atender solamente las necesidades propias del buque al cual dotaban.

///

Según los informes disponibles, el "Sheffield" había relevado al "Coventry" en sus tareas de piquete radar al sud de Puerto ARGENTINO. A las 11:00 Hs. de la mañana realizaba ejercitaciones con su tripulación en el segundo grado de alerta, y su radar se hallaba aparentemente apagado, para no interferir las comunicaciones que en esos momentos se estaban realizando a través de satélite con LONDRES.

Informes posteriores indican que en realidad, el eco del Super Etendard fue captado en la sala de operaciones del buque, pero a una distancia y altura que no eran precisamente las indicadas por los informes de inteligencia, ya que se hallaba a mucho menos distancia y más bajo de lo previsto. Se pensó en esos momentos que podía tratarse de un "Sea Harrier" regresando de una de sus salidas, o de un ataque aislado de un "Skyhawk" o Mirage argentino. Fue el oficial de guardia en el puente el primero en descubrir la verdad: observando hacia el Oeste divisó humo, un segundo antes de advertir que era un misil, el cual, cinco segundos más tarde, hirió mortalmente a la nave, al impactar y explotar en el compartimiento 2, cerca del cuarto de máquinas, produciendo un orificio de 3 m x 1.20m en la banda de babor.

El Capitán Salt corrió al puente, lo suficiente para observar que el buque era pasto de las llamas. Su superestructura, construida de materiales livianos para darle mayor estabilidad, se había puesto al rojo blanco y comenzaba a perder su estado sólido. Sus motores ya no trabajaban y sus sistemas de comunicación y control se hallaban inoperativos en su mayor parte. La explosión dividió al casco en dos secciones sin comunicación posible, el sistema de agua para combatir el fuego había quedado inoperativo, y muchos de sus hombres tenían principio de intoxicación, envueltos en un humo negro y espeso que comenzó a cubrir totalmente la nave.

La confusión se propagó al resto del grupo de tareas. Se habían interrumpido las comunicaciones con el "Sheffield" y una columna de humo comenzó a divisarse en su posición. Se ignoraba si había sido atacado por algun submarino argentino o si sólo se trataba de un explosión accidental. El "Hermes" que se hallaba 30 millas más al Est ordenó a las fragatas "Arrow" y "Yarmouth" concurrir de inmediato en auxilio de la nave siniestrada, despachó un helicóptero hacia la espe

sa columna de humo para investigar lo que había ocurrido y dispuso que el "Glasgow" se hiciera cargo de la tarea del "Sheffield". La confusión aumentó cuando la "Yarmouth" informó que un misil le había pasado a corta distancia, mientras que ambas fragatas confirmaban el avistaje de estelas de torpedos en su area. El "Glasgow" lanzó su helicóptero "Sea Linx" que arrojó torpedos antisubmarinos MK-46, los que rápidamente pusieron proa hacia los únicos ecos que hallaron cerca, que eran los de ambas fragatas.

Poco después el "Sea Linx" dejó en la cubierta del "Hermes" a los oficiales de operaciones y de guerra aérea del "Sheffield", quienes dieron las novedades al Alte. Woodward. El Capitán Salt en tanto continuaba dirigiendo desesperadamente la lucha para salvar a su nave. La "Arrow" llegó a su lado para prestarle ayuda, pero no era mucho lo que podía hacer; en sus proximidades la "Yarmouth" volvió a percibir ecos submarinos y lanzó de inmediato sus bombas de profundidad, aumentando la tensión que se estaba viviendo ante la posibilidad de que toda la flota se hallase bajo ataque de la Armada Argentina.

Este hecho unido al calor ya insoportable despedido por la estructura del buque y a la proximidad de las llamas al magazine del sistema "Sea Dart", lo cual aumentaba el peligro de una enorme explosión, decidió al Capitán Salt a dar la orden de abandonarlo, a las 16.00 hs. (19.00 hs. GMT).

El casco abandonado estuvo al garete durante tres días, siendo nuevamente abordado por su capitán en un intento de mantenerlo a flote y repararlo vià Islas Georgias. El día 10 de Mayo, cuando era remolcado en un mar picado por la "Yarmouth" con este propósito, se dió vuelta y se hundió. Originalmente se informó que la nave fué hundida deliberadamente mediante cargas explosivas colocadas en su casco.

Junto con él se iban a pique una serie de ilusiones y preconceptos referidos a la guerra naval, que se había tornado súbitamente obsoletos con el advenimiento de una nueva y mortífera arma.

63

ESTUPOR EN LONDRES

Fue la Sra. THATCHER la primera en ser informada de la suerte del "Sheffield" demostrando gran consternación ante la pérdida de la nave. Correspondió al Ministro de Defensa Nott, durante la reunión de emergencia en la Cámara de los Comunes, dar la novedad al Parlamento, que lo escuchaba azorado. Ello ocurrió esa misma tarde, muy poco después de haberse producido el ataque.

El mito de la Armada invulnerable caía estrepitosamente, junto con la esperanza de que la fuerza de intervención naval en el Atlántico Sur regresaría indemne luego de cumplir su cometido exitosamente.

Las interpelaciones se sucedieron en la Cámara de los Comunes al generarse multitud de preguntas que carecían de respuestas. La oposición laborista exigió al gobierno suspender las acciones, ya que se había acordado el envío de la flota sólo como metodo de presión que de manera alguna avalaba actos como el hundimiento del "Gral Belgrano", produciendo así el escalamiento del conflicto y la subsecuente pérdida del "Sheffield". Requirió además que el gobierno reiniciara las negociaciones en el foro de las Naciones Unidas.

El Ministro Pym, al parecer preparado convenientemente para satisfacer la requisitoria, contestó que todo eventual arreglo pacífico estaba supeditado a dos conficiones previas: retiro de las tropas argentinas y no prejuzgar en aspectos de soberanía. Con respecto al pedido específico de llevar la negociación al foro de la ONU, exresó: "se mantienen opciones abiertas para eventual papel de las Naciones Unidas, pero no se había pedido a Gran Bretaña ni tampoco ella deseaba por el momento una intervención de este organismo en la crisis de las Falkland". Esta aseveración era falsa, ya que el Ministro Pym había recibido, al igual que el delegado argentino, una propuesta de negociación a través del Secretario General de la ONU en Washington, el día 2 de Mayo por la noche.

///

La opinión pública británica estaba siendo informada por un programa televisivo acerca de la forma en que fué hundido el "Gral. Belgrano" cuando el programa se interrumpió para propalar la noticia del "Sheffield". La consternación sucedió así al regocijo ciudadano ante las noticias del frente. El diario "Sunday Times" había publicado una encuesta en la cual, si bien el 48% de la población consultada aprobaba las medidas militares adoptadas por el gobierno, el 60% señalaba un fuerte rechazo a aceptar que un solo mienbro de la expedición británica pudiese morir en el conflicto por la reconquista de los archipiélagos cuestionados. La nueva realidad golpeaba así duramente en los sentimientos populares. El Alcalde de Portsmouth, en cuyos muelles tenía su apostadero el "Sheffield", sintetizó la situación al expresar "La pérdida del buque es mala, pero es peor la pérdida de vidas. Eso es lo que más tememos. Hasta ahora no habíamos percibido lo grave de este problema". Eran verdades simples y grandes. A partir de ese momento, la euforia triunfalista que había rodeado la partida de la Task Force comenzó a ser reemplazada por la angustia y el temor colectivo por la suerte de sus integrantes. Más que nunca era, por consiguiente, la oportunidad de buscar una salida negociada al conflicto.

Luego del hundimiento del "Gral Belgrano", el gobierno frances y el aleman occidental expresaron su preocupación ante el aumento de las hostilidades, mientras los Directores de Políticas de los Ministerios de Relaciones Exteriores de los miembros de la CEE se reunieron en Bruselas para tratar el levantamiento de sanciones al gobierno argentino. Irlanda del Norte, Japón y el Movimiento de los No Alineados, la OEA y los países del Pacto de Varsovia tuvieron, asimismo, manifestaciones de condena hacia la actitud británica. En Europa la solidaridad de los primeros días se transformó en consternación y condena hacia Gran Bretaña, que corría el riesgo de quedarse aislada. Sólo los EE.UU. permanecían firmemente a su lado, con una declaración del Gral Haig sobre la "falta de flexibilidad" del gobierno argentino.

No se trataba sólo de la opinión pública, ni de las exigencias de la oposición laborista o de que los principales aliados de Gran Bretaña hubiesen levantado su voz para que se produjera el cese del fuego. Era por otra parte, absolutamente lógico que a esta altura

de los acontecimientos, con una nave importante hundida y numerosas bajas de ambos bandos, se términase con el holocausto innecesario de los centenares de víctimas que devendrían si la lucha continuaba.

Pero a la Sra. THATCHER la tenía sin cuidado el sentimiento de su pueblo, la opinión de la oposición, lo deseos de sus aliados, los dictados del sano razocinio y los muertos o mutilados que produciría el conflicto. Ella tenía otros planes para cubrir de "gloria" a su gobierno.

ENTRE DUDAS Y SOSPECHAS

Los dos integrantes de la Escuadrilla "Litoral" debieron atender un sinnúmero de preguntas a su regreso, para satisfacer la curiosidad de sus camaradas y la inquisitoria de sus superiores. Confirmaron que habían lanzado los dos misiles enganchados en un blanco grande, con mayor seguridad en el avión N°1. Este sólo hecho produjo la algarabía de todos aquellos que de una u otra forma habían trabajado arduamente para poner el sistema a punto.¡Lo habían logrado¡. Quedaba ahora sólo esperar para saber que había ocurrido con los dos Exocets lanzados ese día.

No tuvieron que aguardar mucho. Inesperadamente, esta vez la reacción británica no se hizo rogar. A las 17.40 horas de BS AS la agencia TELAM recibió el cable 222/T.I.87 "Urgente" que expresaba textualmente:

"Inglaterra reconoce bajas: Un destructor Hundido.
"LONDRES, 4 May 82 (TELAM) El Ministro de Defensa Británico reconoció
"hoy que durante operativos militares realizados hoy en las Islas Mal
"vinas fue hundido el Destructor "Sheffield", de 3500 toneladas, con
"armamento compuesto de dos rampas de misiles "Sea Dart", dos lan-
"zadores triples de torpedos MK-32, un cañon antiaéreo de 114 mm, dos
"de 20 mm y transporta helicópteros "Sea King".
"La misma fuente reconoció que hay un número importante de víctimas.
"En el mismo momento se informó que habían sido abatidos dos aviones
"Sea Harrier, y que uno de los pilotos había muerto en la acción."

66

"Mercurio no puede volar"

En WASHINGTON, a todo esto, el Canal 7 transmitiendo en cadena para todo el país el programa "ABC News", confirmó la información para todos los televidentes de los EEUU, siendo las 16:20 Hs local, 18:20 hora argentina.

Era todo lo que necesitaban los eforzados aviadores navales para dar rienda suelta a un júbilo y satisfacción sin límites. Pero pasado el 1er momento de euforia, comenzaron a hacerse preguntas y a evaluar la información recibida.

Poco despues de las 17:00 Hs, se interceptó una comunicación británica que expresaba "Mercurio no puede volar" en evidente alución de una nave de la TASK FORCE.

A las 18:30 Hs (hora de Buenos Aires) se recepcionó un segundo cable de TELAM (N° 231/TI.-94) titulado "Preocupación Británica" que expresaba:
"LONDRES, 04 May 82 (TELAM) "es la primera vez que el Ministerio de "Defensa británico reconoce la existencia de pérdidas materiales y "humanas en el Conflicto del Atlántico Sur", afirmó hoy aqui un di- "plomático venezolano".
"El diplomático interpretó que tal cambio de actitud significa que "Margareth Thatcher intenta preparar a la opinión pública británica, "para reconocer luego que hay más pérdidas humanas y que inclusive "elportaviones "Hermes" está seriamente dañado o hundido..."

Al parecer, el diplomático venezolano había intuido algo que los argentinos ya habían comprobado fehacientemente: que los informes británicos no eran fidedignos, que deformaban los hechos reales o los ocultaban, y que el "no mientas Margareth ..." tenía su justificada razón de ser.

67

Por lo pronto, los hechos del día se prestaban para cualquier especulación respecto de los daños sufridos por las Task Force. Tal vez lo expresado por este 2do. cable de TELAM resultase infundado a la luz de los hechos confirmados, pero debe recordarse que en aquellos momentos el recelo y la desconfianza habían ganado la opinión de los críticos y analistas argentinos o latinoamericanos. ¿Quien sería Mercurio?.

La primera incertidumbre

Por lo pronto la primera duda respecto de lo expresado en el cable de las 17:20 Hs de TELAM, surgía de un hecho real: era la primera vez que los británicos efectivamente confirmaban que habían sufrido bajas. En este cable se mencionaba también la pérdida de "dos" aviones, pero en los restantes solo se mencionaría uno. Ello debió ser consecuente con la necesidad de las fuerzas británicas de ocultar las pérdidas reales, pues cada avión derribado significaba un 5% de disminución de los efectivos aéreos de la Task Force en aquellos momentos, y de esta forma solo confirmaban aquellos que, como el Sea Harrier del Teniente Taylor, caían en tierra firme.

Siguiendo esta línea de pensamiento, no se interpreta cabalmente cual fue la razón por la cual los británicos reconocieron los daños letales sufridos por uno de sus buques capitales, considerando que los argentinos no tenían medios de confirmar el éxito o fracaso de sus ataques, como no fueran por las propias informaciones hechas públicas por el Ministerio de Defensa británico.
Debe tenerse en cuenta que la confirmación de los daños sufridos por el "Sheffield", significaba que el sistema de armas "Exocet" había sido exitosamente puesto a punto, información ésta que resultaba vital para las fuerzas propias, habida cuenta que quedaban tres misiles más y que se procuraba conseguir otros en el mercado mundial. De haber los británicos mantenido esta información velada, la incertidumbre y la vacilación hubiesen minado la confianza en la efectividad del sistema y la ulterior determinación de su empleo. Un error demasiado grave por parte de la inteligencia británica para asumirlo sin reparos.

///

La segunda incertidumbre

Otra suspicacia que surgió espontaneamente estaba fundamentada en la rapidez de la confirmación de los daños sufridos por la nave. Cuando el Ministro NOTT informó al Parlamento que el "Sheffield" había sido "hundido", prácticamente se luchaba contra las llamas y se abrigaban esperanzas de salvar al buque, al extremo que éste se hundió recien seis días despues, siempre segun la información británica. ¿Porque tanto apuro? Es otra pregunta sin respuesta.

La tercera incertidumbre

El hecho de haber sido el "Sheffield" -según la información británica- el buque alcanzado por el "Exocet", y no el blanco sobre el cual fue lanzado , fue causa de no pocas controversias y análisis en las planas mayores de la Armada.

Por lo pronto, la afirmación periodística de que el Portaviones "Hermes" se hallaba a 30 millas al Este de la posición del Sheffield, no se compadece con la detección radar realizada por el P-2 que dirigió a los Super Etendard a sus blancos, ni con la propia detección realizada por éstos instantes antes de lanzar sus misiles.

Es por otra parte reconocida, la cantidad de dificultades que tuvieron los corresponsales británicos para cumplir con su tarea, ya que toda la información que lograban reunir, era filtrada por los especialistas del Ministerio de Defensa, a tal punto que las agencias que los habían enviado al Atlántico Sur, preferían repetir la información oficial antes que los inocuos partes que recibían, previa censura, de sus enviados a la zona de guerra.

Cabe destacar también, que un periodista abordo del "Hermes" expresó en su relato(*): "Ví como los marinos abandonaban al destructor "Sheffield" en llamas, luego de ser impactado por un misil durante un ataque aéreo argentino. Estaba en el puente del "Hermes" cuando se produjo el ataque dentro de la TEZ ..." Con seguridad, un periodista profesional no comete errores tales como ver desde 30 millas de distancia la forma en que se estaba evacuando un buque en llamas, de

(*)

manera que lo expresado, o bien no fue escrito por éste, o bien el "Hermes" no estaba donde los mismos británicos dicen que estaba.

La gran conclusión que se extrajo del análisis de las circunstancias y efectos que rodeaban a la emisión de información por parte del enemigo, fue que no era confiable en la versión periodística, por el filtraje a que era sometida y que lo era menos en su versión oficial, afirmación ésta que aún hoy persiste.

La cuarta incertidumbre

Según la información oficial británica, el misil lanzado por el guía de la Escuadrilla "Litoral" no detonó, produciendo solo un incendio abordo debido al combustible sin consumir de su motor cohete, que propagó las llamas en el lugar del impacto. Los gases desprendidos de la combustión de diversos materiales inflamables de la nave hicieron la atmósfera de ésta irrespirable por su toxicidad y ocasionaron la mayor parte de las 87 victimas, 21 de ellas fatales.

Segun la tripulación, hubo efectivamente una explosión, que fue la que produjo el orificio lateral observable en la mayoria de las fotografías del buque tomadas poco despues del impacto.

Por descarte, se podría suponer que una de las dos versiones es la verdera, pero en este caso, por tratarse ambas de origen británico, se puede concluir que es probable que ninguna de ellas sea cierta.

Por lo pronto, si el "Exocet" hubiese explotado, habría provocado en el casco de un orificio mucho mayor del que aparece en las fotografías del "Sheffield", y si no hubiese producido la detonación de su carga explosiva, no tendría porqué mostrar el boquete que se observa en su banda de babor, que presenta toda la apariencia de haber sido producido por una explosión desarrollada en el interior de su estructura.

70

No resulta muy comprensible, en otro orden de cosas, que hayan muerto 21 tripulantes y otros 66 resultasen heridos, si no hubo una explosión abordo. Las llamas se propagan a una cierta velocidad que en todos los casos permiten a una tripulación entrenada a adoptar medidas defensivas para ponerse a salvo de los efectos del fuego. Por la otra parte, la cantidad de bajas mencionadas es la que estadísticamente se produce en un buque cuando detona instantáneamente una carga explosiva, ya que no da tiempo a aquellos que se encuentran dentro del radio de acción de su onda letal para ponerse a cubierto.

La Quinta Incertidumbre

De acuerdo con lo expresado en la bibliografía británica (+), el día 04 de Mayo las condiciones meteorológicas se presentaban como "tiempo calmo y visibilidad inusualmente buena". Esta afirmación no coincide con las evidencias propias. El parte meteorologico (QAM) de Puerto Argentino, expresaba: "Viento de los 270°, velocidad 10 nudos (18,5 Km/hs), cubierto, 2 Km de visibilidad, neblina, techo de nubes: 6 octavos de stratus a 90 metros, Presión atmosférica (QNH) 1017,5 milibares. Tal vez se pueda aducir que la zona del ataque del Sheffield se hallaba a más de 50 millas de Puerto Argentino y que las condiciones meteorológicas pueden variar a esa distancia. Sin embargo no era así, ya que estas condiciones eran generalizadas en toda el área de las Islas Malvinas y la ZET, pues un centro de alta presión se hallaba en esos momentos sobre las islas, con un frente cálido aproximandose del Norte, produciendose un área amplia de meteorológia uniforme en toda la región.

Pero por si estas evidencias no resultaran suficientes, los mejores testigos presenciales resultaron ser los pilotos de ambos Super Etendard, quienes dejaron las siguientes constancias en el libro "Exocet" del autor Emilio Villarino:
"Esa mañana, el tiempo malo los favorecia (A los Super Etendard).
"Desde unas 150 millas de Rio Grande hacia el Este y abarcando to

(+) The Battle for the Falklands, Hastings and Jenkins, W.W. Norton & Co., London, Pág. 152.

"da la zona de Malvinas, había escasa visibilidad (menos de 1000 "metros), techos de nubes de apenas 150 metros, chubascos y zonas "con espesos bancos de niebla..." (pág. 123). Penetraron en la "densa capa de nubes y cuando salieron de ella estaban muy cerca del "nivel del mar, un mar oscuro con olas cuyas blancas crestas con- "trastaban con el color negro del agua. Ahi abajo el tiempo estaba "decididamente malo" (Pág 127) Pero el testimonio más concluyente fué dado a las 11.04 hs., justamente un instante después de haber disparado los "Exocet", cuando Villarino expresa: "Los aviones se "inclinaron hasta casi tocar el agua con la punta del ala derecha "y antes de completar el giro entraron en un chubasco perdiéndose "de vista. No había visibilidad horizontal, pero podían ver muy bien "la superficie encrespada del mar, por debajo de ellos." (Pág 130)

Puede sintetizarse luego, que las tres menciones referidas al estado del tiempo en la zona del lanzamiento, coinciden plenamente con el QAM de Puerto Argentino y la situación sinóptica del día 4 de mayo de 1982. Esto es un hecho probado.

La gran discrepancia a esta verdad, está dada por la afirmación británica de que ese día " el tiempo estaba bueno". Si la afirmación era correcta, no se trataba de la situación meteorológica del día 4 de mayo.

Por ser significativamente ilustrativa, en la página siguiente se reproduce una de las primeras fotografias del "Sheffield poco despues del ataque. Observese al superficie del mar y la visibilidad, bastante buena, que se aprecia en la misma. Puede calcularse con exactitud de 1 a 2 nudos la velocidad presente del viento por el comportamiento de la superficie marina, empleando la Escala de Boufort (+). El mar que muestra la fotografía no está afectado por un viento superior a los 5 nudos, y casi con seguridad se

(+) La escala de Boufort es conocida en los ambientes náuticos y meteorológicos y permite establecer con gran precisión la intensidad del viento en base a la forma siempre uniforme en que la superficie del mar reacciona a las distintas intensidades de éste.

puede establecer que dicha velocidad era de 4 nudos...

De acuerdo con lo expuesto, es posible determinar, que efectivamente el estado del tiempo al momento del ataque al "Sheffield" era de viento casi calmo con buena visibilidad, coincidiendo con la información británica en tal sentido, pero lo que no es coincidente es la oportunidad en que dicho estado del tiempo se hizo presente en la zona, es decir, la verdadera fecha del ataque.

Por consiguiente, los británicos habrían ocultado el día real en el cual fue atacado el hoy famoso y legendario destructor.

La siguiente pregunta es: ¿Por Qué?

93

CAPITULO XV - LA HIPOTESIS INCONTRASTABLE

EN BUSQUEDA DE RESPUESTAS

A está altura del relato, es conveniente alertar al lector que no han sido fantasmas ni quimeras productos de la imaginación los que han llevado al autor a desarrollar los elementos de juicio que han quedado expuestos respecto de los acontecimientos narrados. También es necesario reconocer que parte de la información volcada es opinable y que puede estar equivocada. Pero hay otra parte que es sustancialmente verdadera, como por ejemplo, las reiteradas falsedades en que incurrió el gobierno británico para explicitar estos mismos acontecimientos, y que ha sido el punto de partida por el cual toda la información de este origen fue puesta bajo la lupa de la duda.

No es verdad que el Capitán Andy AULD se mostrase satisfecho luego del primer ataque con los aviones "Sea Harrier" porque "solo un avión había sido alcanzado en su timón de profundidad por un proyectil de 20 mm".

No es verdad que ese mismo día, solo una fragata sufriera algunos daños menores como consecuencia del ataque de la Escuadrilla "Torno". Ambas versiones están probadas irrefutablemente como falsas, y a partir de este punto se ha comenzado una escabrosa búsqueda de la verdad.

Es razonable, por otra parte, el que los bandos enfrentados en un combate escamoteen, disfracen u oculten información durante el desarrollo del conflicto, porque ello puede influir en la suerte futura de éste. Pero no se comprende que la verdad siga siendo celosamente ocultada por un lapso tan prolongado como el que el gobierno británico ha impuesto a estos acontecimientos, salvo que esa verdad le sea muy perjudicial, y de allí entonces surge el desafío para desentrañarla.

///

Por lo pronto, los hechos posteriores al 4 de mayo indicaron una disminución de la actividad de los portaviones británicos, conociéndose algunas versiones periodísticas que indicaban que el "Hermes" estaba siendo remolcado en dirección a Curazao, al extremo que los trabajadores de este puerto del Caribe hicieran una declaración de disentimiento con esta intención.

Vuelos de reconocimiento propios indicaban, el día 10 de mayo, que un portaviones rodeado de 6 naves de escolta y apoyo, se alejaba navegando lentamente en la posición 52° S, 52°W, unas 300 millas al Este de Puerto Argentino, reavivando así la polémica acerca de cual fue el verdadero destino de los "Exocet" disparados el 4 de mayo.

El día miércoles 26 de Mayo de 1982, el "Diario Popular" publicó un artículo en su página 3, que textualmente expresaba lo siguiente:

"PRECISIONES SOBRE EL ATAQUE AL HERMES"

"El alto mando naval argentino, de acuerdo a los datos obtenidos
"por los modernos aparatos con que cuentan nuestros aviones, po-
"see datos precisos de que el portaaviones Hermes se encuentra a-
"veriado, mientras el Invincible sería el único que se halla ac-
"tualmente en operación.
"Uno de los motivos más concretos para avalar dicho enunciado, es
"la cantidad de aviones Sea Harrier que la flota invasora utilizó
"para sus ataques los días 21 y 22 del corriente, lo que revela
"que sólo uno de los portaaviones ha estado operando con ellos.
"En un principio, los británicos contaban con dos portaaviones li
"vianos (PAL): el Hermes y el Invincible. El seguimiento de los ra
"dares de nuestras fuerzas efectuaron con los Sea Harrier ingleses,
"reveló que se dirigen a un solo punto en el mar. El mencionado
"rastreo permitió detectar con un alto grado de certeza la posi-
"ción del Hermes el 4 de mayo, cuando un avión Súper Etendard de
"la Armada Argentina atacó dos blancos en el Atlántico Sur".

75

"El día anterior, un contacto por radar por un seguimiento de "los Harrier, reveló la existencia de un blanco grande a 73 mi- "llas de Puerto Argentino a rumbo 140 . El 4, se vuelve a detec "tar el mismo blanco en igual posición, constatándose que se tra "ta del Hermes. También en una exploración típica de un Neptune "detecta un blanco grande y dos medianos. A las 11:30 del mismo "día y por esos datos, ataca un Súper Etendard, lanzando un Exo- "cet con radar enganchado al eco del blanco grande, y otro Exo- "cet enganchado al eco del blanco chico.

"Ese mismo día - 4 de mayo -, el Ministerio de Defensa británico "informa el hundimiento del Sheffield, por lo que es fácil dedu- "cir que el blanco grande era el Hermes, al que a partir de ese "momento comenzó a dar señales de varias dificultades. Simultá- "neamente, se produce el traslado del almirante WOODWARD a bordo "del Invincible, difundiéndose además, contradictorias noticias "de las fuentes británicas.

"La información también expresa que desde ese momento se reduce "notablemente el número de aviones Sea Harrier que se mantienen "en vuelo, como si uno de los dos portaaviones hubiese dejado de "operar. Lo sospechoso de la cuestión, surge de la celeridad con "que el Ministerio de Defensa inglés admitió el ataque al Sheffield "y el dramatismo con que tiñó el relato del hecho. Lo que también "sorprendió es que, casi una hora antes del anuncio del hundimien "to, en el Reino Unido se pasaban imágenes por televisión mostrando "al buque navegando, como si estuvieran preparadas de antemano.

"Del análisis de la comunicación, el cotidiano argentino extrae "las siguientes conclusiones:

"El gobierno de la Thatcher venía ocultando desde el 01-5-82 los "resultados del ataque de aviones navales y de la Fuerza Aérea Ar- "gentina a la flota, lo que determinó el hundimiento del Sheffield "y las serias averías en el Hermes.

"El hundimiento del crucero ARA General Belgrano, produjo un daño "político en el frente interno británico, que el conservadorismo "inglés trata de reparar mediante un hecho conmocionante favorable "por lo que se prepara la noticia del Sheffield para consolidar a "la opinión pública.

"El blanco de los Súper Etendard habría sido el Hermes y el She-
"ffield, ya dañado.. Pero las Centrales de Acción Sicológica lan-
"zan la información de la fragata señalando que el impacto fue
"en la central de operaciones, mientras el comandante dramatiza
"en sus declaraciones sobre el hundimiento, consolidando el fren
"te interno británico.
"Posteriormente, se advierte que el dato emitido por la Central
"de Operaciones es falso, pues si el Sheffield hubiese recibido
"el impacto en donde se indicó, el comandante y varios jefes o-
"ficiales antiguos que trabajan allí en forma permanente, hubie-
"sen muerto".

No sería este el único testimonio que marcaría las dudas e inquietudes periodísticas y de ciertos círculos especializados en temas militares. Particularmente lúcida resultó, en tal sentido, una información publicada en el diario "Mendoza" del día 5 de junio de 1983 y en otros diarios argentinos, que textualmente expresaba:

"TATCHER Y EL HUNDIMIENTO DEL SEFFIELD"

"BUENOS AIRES,4 (TELAM, por Carlos Colcerniani). A poco de cum-
"plirse un año del hundimiento del crucero argentino "General
"Belgrano" por la "Task Force" durante el conflicto en el Atlán
"tico Sur, acción que unánimemente fue reprobada por la opinión
"mundial, incluso por los propios británicos, arreciaron en Lon-
"dres los ataques contra la primera ministra Margaret Thatcher,
"exigiéndole una explicación total de las razones que la llevaron
"a ordenar el cobarde y vesánico ataque contra la indefensa nave
"argentina que navegaba fuera de la zona de exclusión marítima.
"La circunstancia de transitar Gran Bretaña por una etapa electo
"ral ha acentuado el tono de las recriminaciones, especialmente
"por parte de los miembros del opositor Partido Laborista , que
"han llegado,incluso, a exigir prácticamente una definición in-
"mediata de la primera ministra en lo que hace a la iniciación de
"negociaciones con la Argentina sobre la soberanía en las Islas
"Malvinas.

"Coincide la difusión de estos reclamos a Margaret Thatcher con
"el conocimiento en nuestro país, a través de fuentes de absolu
"ta credibilidad, de una serie de informaciones producidas por
"organismos de investigación privados británicos -cotejadas y a-
"delantadas por el Pentágono, en los Estados Unidos- que consti-
"tuyen importantes contribuciones para el esclarecimiento de tan
"dramático episodio del conflicto bélico del Atlántico Sur y ra-
"tifican, al mismo tiempo , el desprecio que aquella demostró, a
"lo largo del mismo, por el valor de la vida humana, ya fuera
"de argentinos o británicos, si del sacrificio de las mismas de-
"pendía su permanencia en el poder.

"Estas informaciones, por otra parte, señalan la directa vincula-
"ción entre el artero ataque al "General Belgrano" y la fecha real
"del enfrentamiento bélico que culminó con el hundimiento del des
"tructor británico tipo 42 "Sheffield", uno de los buques más im-
"portantes de la "Task Force", fecha que fuera maliciosamente cam
"biada por el gobierno de Londres.

"El 1° de mayo se produce el ataque a Puerto Argentino y en su
"transcurso el primer enfrentamiento de guerra entre ambas fuer-
"zas. En él, tres aviones "Dagger" argentinos, atacaron a una flo
"tilla de tres buques británicos que cañoneaban las adyacencias
"del aeropuerto. Fuentes británicas reconocieron ese día que dos
"de esas embarcaciones resultaron dañadas, una de escasa conside-
"ración -posiblemente la fragata"Arrow"- mientras que nada se in
"formó de la otra"

"Fuentes militares argentinas, por su parte, que observaron per-
"fectamente la acción desde la península de Fresinet y el cabo
"San Felipe, no dudaron en identificar a esa segunda nave dañada
"como una fragata tipo 42, la que recibió el impacto directo de
"una bomba de 500 libras que explotó en su interior y provocó un
"incendio incontrolable.

"El diario "Daily Telegraph", de Londres, en artículos de Georges
"Jones y Norman Kirkham y de R.H. Greenfield, Peter Dobie y Dereck
"Wood, señaló al día siguiente el suceso y afirmó entre otros con-

///

"ceptos que "un vocero militar informó que tres fragatas de la "Task Force" habían sido dañadas. y que "respecto de los infor- "mes de que buques británicos han sido atacados por aviones ar- "gentinos, el (Ministro de Defensa) dijo:"No tenemos reportes de "ningún ataque".

"El 3 de mayo el Ministerio de Defensa inglés reconoció el ata- "que, aunque expresó que"sólo un buque resultó averiado con daños "superficiales". Ese mismo día, ante el estupor , la indignación, "y hasta el horror de la opinión pública mundial, se conoció el "ataque y hundimiento del "General Belgrano", que , alejándose de "la zona conflictiva, navegaba con 1.042 tripulantes a bordo, ha "cia zonas de aguas poco profundas".

"Un día después, el 4 de mayo, aviones "Super Etendard", de la "Aviación Naval argentina dispararon dos misiles "Exocet" M-39, "uno sobre un blanco "grande" (identificado como el portaaviones "Hermes") y el segundo sobre un buque escolta. El ataque ocurrió " a las 12:30 hora argentina (15:30 de Londres), e imprevistamen- "te, esa misma tarde Londres informó el hundimiento del "Sheffield" " como consecuencia de este último ataque'

"Estos hechos fueron analizados por los organismos británicos, su- "mándose a ellos la circunstancia de que en los días posteriores "a los mismos se careció de noticias ciertas sobre el "Hermes", lo "que daba crédito a la versión argentina en abierta contradicción "con la propia inglesa.

"La extraña prisa británica por hacer conocer la suerte del "She "ffield" surgió entonces como el más significativo elemento de "duda para los investigadores, al que debieron agregarse otros co "mo el informe inglés de que el "Exocet" no detonó al impactar "con el casco de la nave, pero que al penetrar en su interior pro "vocó un incendio debido al combustible sin quemar de su motor "cohete, incendio que no pudo ser controlado y obligó a la tripu- "lación del "Sheffield", que en la acción sufrió la baja de más "de 20 muertos y numerosos heridos, a abandonar la nave.

///

"Técnicos productores del misil descartaron, casi de manera de-
"finitiva, la alternativa planteada por el informe inglés y se-
"ñalaron el poco crédito que merecía la afirmación que un incen
"dio producido por el combustible sin quemar del cohete -que no
"debía ser mucho- hubiera causado un número tan importante de
"víctimas.
"Finalmente se constató que el orificio que presentó la banda
"de estribor del "Sheffield" tenía las características propias
"del impacto de una bomba de 500 libras de peso, tipo "Condib"
"como la utilizada por los aviones "Dagger" el 1° de mayo, y
"bajo ningún concepto podía considerarse producido por el impac
"to en un caso de un misil "Exocet" tipo M-39.
"Todo indicó entonces que el "Sheffield" fue atacado y hundido el
"1° de mayo por nuestros aviones, y así lo reconoce, implícitamen
"te, el análisis británico que, consecuentemente, se pregunta:
"¿por qué esta falsedad, este pretender disfrazar la verdad?
"La respuesta a éstos interrogantes llevó a los investigadores
"a otras consideraciones, que refuerzan hoy los ataques que su-
"fre Margaret Thatcher de sus propios conciudadanos. La primera
"ministra sabía que de haber confesado la pérdida del "Sheffield"
"en el primer enfrentamiento de una guerra provocada por su intran
"sigencia que le hizo enviar la flota aún sin la aprobación del
"Parlamento, su gobierno podía entrar en crisis.
"Esperó, para anunciarlo, una oportunidad favorable. Pero esta
"sólo podía presentarse si contaba con el impacto que en el pue-
"blo británico podía haber producido una acción favorable en el
"conflicto: el hundimiento del "General Belgrano", por ejemplo.
"Así, fríamente, no vaciló en mandar a una muerte casi segura a
"los más de mil argentinos que tripulaban ese barco.
"Y aún hay un hecho más grave todavía, éste referido al pueblo
"británico. El artero ataque al "General Belgrano" se produjo cuan
"do se trataba la propuesta de paz del presidente del Perú, Fernan
"do Belaúnde Terry, que no sólo ya había sido aprobada por la Jun
"ta Militar argentina, sino que hasta contaba con el consentimien
"to de los Estados Unidos y de prácticamente la mayoría de los com

///

"ponentes del gobierno británico, excepto la primera ministra, "por supuesto.
"Si Margaret Thatcher no hubiese dado la trágica orden, la gue- "rra podría haber concluído ese mismo día. Con ello, muchos de "los más de mil combatientes que murieron en el lejano Sur -in- "cluídos algunos de los 255 reconocidos por Londres como bajas "propias- hoy estarían con vida.
"Margaret Thatcher eludió esta posibilidad. Obsesiva en su deci- "sión inicial y en la especulación política en el marco de su "gobierno, prefirió -para conservarlo- mantenerse en su posición "sin medir el costo de vidas que ello podría significar.
"Lo expuesto no significa que la política debe subordinarse a la "estrategia de la fuerza, muy por el contrario, a ésta la condi- "ciona el acontecer político lo que hizo la Thatcher fue especu- "lar -para beneficio- con un hecho bélico táctico en desmedro de "la vida, y en buena medida, del interés nacional británico.
"Esta inconducta -mezcla de insensibilidad y soberbia- impropia "de los grandes conductores de la humanidad, no empañará su estre "lla política; tampoco le quitarán el sueño los centenares de muer "tos que yacen en el Atlántico Sur por obra de su capricho.
"Nuestra esperanza y nuestra fé está en el juicio inapelable de "la historia".

EL POSTULADO ESCLARECEDOR

"Nuestra esperanza y nuestra fé están en el juicio inapelable de la historia". Vale la pena repetir y retener la última frase del artículo que se acaba de transcribir, porque ya estamos en la historia, tratando de explicar una verdad que solo el gobierno británico conoce, y que pretende mantener en velo por 100 años, cuando ninguno de los protagonistas y testigos de estos hechos se halle ya con vida.

Recogiendo la inquietud del diplomático venezolando manifestada en Londres a poco de producirse el anuncio británico del "Sheffield", la similar expresada en el "Diario Popular" del 26 de mayo de 1982, y en particular la publicada en diversos diarios del país el 5 de junio de 1983, se procederá a desarrollar la hipótesis de que el "Sheffield" fue la nave alcanzada el día 1° de mayo por el ataque de la Escuadrilla "Torno", asumiéndola como postulado, es decir como una proposición que se considera verdad sin pruebas, a fin de servir de base a un proceso lógico de razonamiento reflexivo.

¿Qué hubiese ocurrido en Londres, si el 1° de mayo, al producirse los primeros contactos bélicos entre las fuerzas de Su Majestad y las fuerzas armadas argentinas, se hubiese dado a publicidad que el "Sheffield" había sido hundido, y que varios aviones "Sea Harrier" habían sido abatidos por las defensas antiaéreas de Puerto Argentino?

Con seguridad, la señora Thatcher, que había enviado la flota sin la aprobación del Parlamento y con gran oposición de diversos sectores, hubiese sufrido la pérdida de la confianza parlamentaria que la habría obligado a alejarse de su cargo. Por ello resulta racional, suponer que se ocultó la verdad precisamente para evitar que esto ocurriese, y de esa forma, ganar tiempo para producir a las fuerzas argentinas, una pérdida similar que colocase la balanza en forma más nivelada ante la opinión pública tanto británica como mundial.

<u>Las ocho contradicciones</u>

De esta forma, se comienza a comprender cual fue la verdadera raíz de la decisión de hundir al crucero "General Belgrano" Volviendo al capítulo XI, al someter las ocho contradicciones a este postulado, se tiene:

1° Contradicción:

Dado que los objetivos del Reino Unido eran lograr el retiro de las tropas argentinas de acuerdo con la Resolución 502, lo cual se hallaba en proceso de negociación con la intervención del Presidente del Perú, la única forma de interpretar la actitud británica de hundir el "Gral. Belgrano., es justamente considerando que se vieron impelidos a hacerlo porque ya tenían una nave muy averiada o hundida y que si la República Argentina aceptaba en ese momento las condiciones impuestas, con el consiguiente cese del fuego posterior, la situación de desmedro de la Task Force quedaría totalmente en descubierto.

2° Contradicción:

El hundimiento del "Sheffield" el día 1° de mayo, es la única razón que explica el torpedeo del "Gral. Belgrano" fuera de la ZET, ya que el costo político que se pagaba por ello, era siempre inferior a la casi segura reacción británica interna que provocaría la caída del gobierno conservador de la señora Thatcher.

3° Contradicción:

La aseveración del Ministro de Defensa Nott al Parlamento de que el Belgrano "fue hundido porque significaba una amenaza a la flota británica", era una falacia, una excusa que sabemos sin fundamentos reales, en un intento de dar alguna explicación plausible para lo que no tenía justificación que pudiese ser hecha pública, y ocultar una verdad impublicable.

4° Contradicción:

De igual forma, la explicación del Almirante Woodward de que el "Belgrano" se acercaba a aguas poco profundas del banco Burdwood donde el "Conqueror" podía perderlo, no acepta ningún fundamento técnico, ni aún si se considera que efectivamente el G.T. argentino se dirigía hacia él, lo cual sabemos que no era verdad, y los británicos también lo sabían.

5° Contradicción:

La expresión textual del Ministro Nott al Parlamento al afirmar que el Grupo de Tareas 79.1 era "peligroso" y que se iba "cerrando" sobre las naves de la Task Force, fue un mero intento de explicar lo que no podía tener explicación con las falsedades argumentales empleadas, en un afán de disfrazar la realidad.

6° Contradicción:

Merece la misma consideración anterior. El "Belgrano" pudo ser una relativa amenaza el día anterior, hasta el momento de recibir la orden de replegarse. No fue atacado entonces, simplemente porque se hallaba fuera de la ZET y porque el "Sheffield" todavía no había sido destruído. Cuando esto último ocurrió, el "Conqueror" comenzó a seguirlo con la esperanza de que se introdujese en la ZET. Al ocurrir exactamente lo contrario, recibió la orden de torpedearlo, antes de que se alejase aún más, y con ello, la posibilidad de poner el score "uno a uno".

7° Contradicción:

En un intento de ocultar la realidad, tanto el Ministro de Defensa Nott como el Comandante de la Flota Sir John Fieldhouse faltaron a la verdad al afirmar que el "Belgrano" fue detectado recién el día 2 de mayo. Con ello pretendían desviar cualquier elucubración que hubiese podido existir, de asociar este hundimiento con los daños sufridos por la Task Force el día anterior.

8° Contradicción:

La afirmación de que la decisión de atacar al "Belgrano" fue tomada por el Capitán Wreford Brown, es un ejemplo aún más cl[aro] de irresponsabilidad e improvisación argumental por parte de l[as] autoridades involucradas. Pero en su momento ayudaron a disipar l[a] tormenta de preguntas que se cernió sobre los miembros del gabine[te] de guerra, ya que la verdad recién sería conocida dos meses m[ás] tarde, al regresar el "Conqueror" a su apostadero en Escocia, con

84

la guerra ya ganada y la señora Thatcher firmemente consolidada en el poder.

En síntesis, las ocho contradicciones del capítulo XI dejan de ser tales si se las analiza a partir del postulado considerado, y dejando de lado su moralidad, resultan lógicas y coherentes con la intención británica de no dar a publicidad hechos bélicos que indudablemente producirían la caída del gobierno.

El "Sheffield" y la gestión Belaúnde Terry

En el capítulo XII se explicitaron algunos entretelones de la fallida intención del Presidente del Perú, a instancias de la Casa Blanca, de lograr un acuerdo negociado del conflicto.

Es muy probable que el Ministro Pym haya viajado a Washington el día 1° de mayo sin haber tomado conocimiento de lo que había sucedido en el ataque de la Escuadrilla "Torno", ya que su misión tenía una urgencia muy específica, cual era la de obtener el apoyo militar de los EE.UU. al esfuerzo bélico británico, el que luego del 1er. día de combate se veía seriamente comprometido sin el concurso del Pentágono. A cambio de la ayuda norteamericana, el General Haig trataría de lograr alguna concesión de su colega a efectos de conseguir un acuerdo que resultara aceptable a ambas partes, aunque las instrucciones de Pym serían conceder solo en aquello que no comprometiese la asistencia militar de los EE.UU., ni los parámetros básicos ya fijados por Gran Bretaña para negociar: cumplimiento de la Resolución 502 y retorno al "statu quo" anterior al 2 de abril.

Mientras el Canciller Británico cruzaba el Atlántico Norte en el avión que lo trasladaría a los EE.UU., el "Conqueror" surcaba las aguas del Atlántico Sur siguiendo al "General Belgrano" y esperando que se introdujese en las ZET para torpederalo. Lue-

///

go de la destrucción del "Sheffield", el Cuartel General de Northwood esperaba ansiosamente una oportunidad propicia para hundir una nave importante de la Armada Argentina, y el "Gral. Belgrano" era la única presa detectada hasta ese momento, ya que no se tenía certeza acerca de los movimientos del Grupo de Tareas del portaviones "25 de Mayo". La escasa presencia de solo tres submarinos nucleares había impedido a los británicos realizar el patrullaje necesario para localizar a la Fuerza de Tareas Argentinas, salvo dentro de la Zona de Exclusión, principal razón por la cual desconocían el dispositivo naval del Vicealmirante Lombardo.

Cabe acotar, por otra parte, que las autoridades tanto políticas como militares de la Argentina, desconocían la realidad de los hechos bélicos del día 1° de mayo tal como la conocemos hoy día, ya que la información recibida del frente era incompleta, confusa y exagerada en cuanto algunos hechos, aunque tenía cierta certeza de que una nave había sido averiada de consideración y que 2 ó 3 aviones habían sido derribados ese día, tal como lo especificaban los partes oficiales del Estado Mayor Conjunto.

En la madrugada del día 2, el Arquitecto Belaúnde Terry le transcribió al General Galtieri una propuesta de 8 puntos, la cual fue analizada esa mañana en la Casa Rosada, en momentos en que el "Conqueror" seguía observando al G.T. 79.3 que llevaba evidente rumbo de alejamiento del área de operaciones. Si la Argentina en esos momentos hubiese aceptado la propuesta tal cual estaba expuesta, la posición de Gran Bretaña habría sido harto complicada, ya que si rechazaba el acuerdo, las presiones norteamericanas para que las aceptase, involucrarían un elevado costo político que se traduciría en la probable reticencia norteamericana para ayudar militarmente a Londres en el conflicto, y aceptarlo significaba un costo político interno mayor aún, teniendo en cuenta la desfavorable situación del Reino Unido luego del primer día de combate.

La reacción del gobierno británico se tradujo en una inteligente solución de compromiso, tendiente a demorar las negociaciones, e instruyó a sus diplomáticos en consecuencia. Fue así como el embajador de los EE.UU. en Lima hizo saber al Presidente Belaúnde Terry que Gran Bretaña quería cambiar el párrafo 5 del acuerdo, las palabras "puntos de vista" por "deseos", lo cual fue notificado por el Presidente del Perú al Canciller argentino telefónicamente, sabiendo que este cambio era, "infine"(*) inaceptable para la Argentina.

Las deliberaciones continuaron en Buenos Aires, de manera que hacia el filo del mediodía se podía avizorar una respuesta afirmativa de ésta, salvo alguna corrección menor, tal como lo reveló el contacto telefónico Galtieri-Belaúnde a las 14:50 hs.

Pero ya para ese entonces, el gabinete de guerra reducido en Chequers tenía clara la situación: si se demoraban, Argentina aceptaría la propuesta y el "Belgrano" se habría alejado de la ZET. El Almirante Sir John Fieldhouse salió ufano de la reunión y se dirigió a Northwood, desde donde ordenó al "Conqueror" que procediera a hundir al "General Belgrano", lo cual fue cumplido poco después, a las 15:57 hora de Buenos Aires, 18:57 GMT.

Fue una acción maquiavélica maestra: la "Royal Navy" restauraba su prestigio herido, el gobierno británico se aseguraba el apoyo necesario para continuar en el poder sin quedar en descubierto, los argentinos rechazaron la propuesta de negociación, y los EE.UU. seguían firmes junto a sus aliados de Europa. La señora Thatcher tenía el camino expedito para continuar con su objetivo de lograr la victoria militar como solución impuesta al conflicto, que continuaría así intensamente.

///

(*) Infine: En última instancia.

Sólo quedaba un problema remanente: Había que "blanquear al Sheffield"...

Las Cinco Incertidumbres

En el Capítulo XIV se expresaron las dudas que surgieron luego del anuncio del hundimiento del "Sheffield", todas ellas motivadas por informes oficiales y no oficiales británicos, que no coincidían con la realidad conocida acerca de este hecho trascendental de las acciones bélicas por la recuperación de los archipiélagos australes. Se analizarán esas incertidumbres a la luz del postulado expuesto:

Primera Incertidumbre:

La confirmación -por primera vez- de un daño sufrido por la Task Force, sin que las fuerzas argentinas tuviesen oportunidad de comprobarlo, obedeció a un doble propósito: velar una información de gran trascendencia -que uno de los portaviones había sido alcanzado por el Exocet- y aprovechar el ataque para simular que el "Sheffield" había sido hundido el 4 de mayo, ocultando la fecha del ataque y la verdadera razón del hundimiento del "General Belgrano".

Segunda Incertidumbre:

El rápido reconocimiento británico de que una nave de la Task Force había sido hundida por un ataque argentino, obedeció a la necesidad, expresada en el subtítulo anterior, de "blanquear" la información, ya que de lo contrario se verían en la necidad de "fabricar" un accidente para justificar la pérdida de la nave.

///

Por lo menos uno de los dos "Exocet" disparados por la Escuadrilla "Litoral" alcanzó al portaaviones británico previamente detectado y confirmado en el área, aclarando así el problema técnico que significaba explicar de que forma podrían haber sido desviados de su blanco verdadero ambos misiles, cuando el ataque tomó absolutamente por sorpresa a las fuerzas británicas ya que ignoraban que el sistema de armas AM 39 hubiese podido ser puesto a punto por los técnicos argentinos, y consiguientemente no se habían previstos contramedidas tales como arrojar "chaff" en la trayectoria de los proyectiles.

La información de que el "Hermes" se hallaba a 30 millas náuticas del "Sheffield" al momento del ataque, podría ser cierta solo si el PAL alcanzado por las armas de la Escuadrilla "Litoral" hubiesen hecho blanco en el "Invincible", posibilidad que no debe ser descartada, pues presumiblemente esa debía ser la posición de este portaviones, afectado a la defensa aérea, mientras que el "Hermes", por ser la nave que alojaba a los aviones de ataque, debía hallarse algo más alejado al Este, suposición ésta que es coherente con la dirección desde la cual llegaron -y hacia la cual escaparon- los aviones "Sea Harrier" que atacaron Darwin esa misma mañana, cuya posición se hallaba detallada en la documentación de vuelo del Teniente Taylor.

Cuarta Incertidumbre:

El efecto de las armas que dañaron al "Sheffield", según puede apreciarse por las fotografías disponibles, no corresponde al que normalmente produce un Exocet al estallar en el casco de un buque.

Las bombas utilizadas por la Escuadrilla "Torno", fueron las BPR 250 (Bomba de caída retardada por paracaídas de 250 Kg), con una espoleta que requiere que la bomba vuele un mínimo de 3 segundos para hacer estallar la carga explosiva.

///

89

Esto significa que la altura mínima desde la cual deben ser lanzadas para que hagan efecto, es de 45 metros, lo cual era holgadamente una altitud sumamente peligrosa para los "Dagger" del Capitán Dimeglio.

Por ello las bombas de dos aviones de su escuadrilla no explotaron, pero sí las del numeral N° 2, quien debió realizar una maniobra que si bien lo hizo más vulnerable al ataque del destructor, le permitió arrojar las suyas con la altura correcta. Esa fue la explosión que observó el numeral N° 3 cuando salía de hacer su pasaje sobre la fragata "Arrow", a la que alcanzó con sus cañones. Esa fue la explosión y posterior incendio que se produjo al destructor, que fue visto por todo Puerto Argentino, que los británicos pretendieron, infantilmente, ocultar o negar ante centenares de testigos presenciales.

La BRP 250 al estallar, produjo los efectos conocidos por las numerosas fotografías publicadas del destructor en llamas, y su honda explosiva la mayor parte de las víctimas de su tripulación.

Quinta Incertidumbre:

El estado del tiempo, tanto el día 1° como el 4 de mayo, aporta una de las evidencias más grandes respecto de la verdadera fecha del hundimiento del "Sheffield".

Además de las condiciones reales y probadas que imperaban en la zona el día 4 de mayo, se debe agregar cual era la situación meteorológica del 1° de mayo. Estas coinciden plenamente con las fotografías tomadas del destructor a poco del ataque, helas aquí:

90

1°) Estado del tiempo en Puerto Argentino y su zona, día 1° de mayo de 12:00 a 17:00 hs (Local): viento dirección de los 230º velocidad 5 nudos, cielo algo nublado, 2 a 4 octavos (25 al 50 % de nubes) de stratus, techo de 200 a 300 metros, visibilidad superior a los 6 Km.

2°) Este parte corresponde a una situación sinóptica con un centro de alta presión próximo a las islas, con condiciones de cielo nublado parcialmente, con nubes bajas, con vientos leves del Sudeste, luego variables. Por la tarde la foto del satélite detectó stratocúmulos y cúmulos potentes, con visibilidad buena.

Los testimonios presenciales de las condiciones meteorológicas en la zona están dados por los pilotos que desarrollaron misiones ese día y aproximadamente a la hora del ataque, a saber:

3°) 16:30 horas, Capitán Carballo, piloto de A4-B que observó a la nave totalmente cubierta de humo poco antes de llegar a la zona:"Coloqué mi avión cerca de un mar calmo y grisáceo..." (Dios y los Halcones, página 28).

4°) 16:00 horas, 1° Teniente Román, numeral de la Escuadrilla "Torno", poco antes del ataque: "Volábamos cerca de un mar calmo y gris, lo más rasante que podía cada uno". (Dios y los Halcones, página 25).

Finalmente, para concluir con este análisis, vale la pena insistir en que la superficie del mar es el mejor termómetro para medir la intensidad del viento, y según la escala Boufort, los primeros copos blancos que producen las olas comienzan a aparecer a los 8 nudos de velocidad eólica. Al observar la fotografía reproducida en el capítulo anterior, se aprecia, con toda precisión, que no hay copos blancos, y por lo tanto, el viento es de una intensidad inferior a los 8 nudos, y que la visibilidad es superior a los

৯।

seis kilómetros, condiciones ambas que se dieron en la zona el día 1° mayo de 1982, y no el 4 de mayo...

Los avistajes del 2 y 3 de mayo.

En el Capítulo XIII se mencionan varias detecciones, una de ellas visual, de naves al sudeste de Puerto Argentino.

Resulta evidente que el eco observado en las pantallas de radar, el día 2, 90 millas al sur, era el casco del "Sheffield" abandonado por su tripulación, mientras que la detección visual realizada por los tripulantes del KC-130 matrícula TC-68, era un buque taller o de apoyo, escoltado por una fragata, que habían retornado a la nave abandonada con la intención de remolcarla.

CONCLUSION

Como epílogo de este capítulo, el autor se hace un deber recordar que un postulado, no prueba verdades por sí mismo. Sólo explica hechos que de otra forma no tienen explicación lógica. Corresponde a los hombres de bien de Gran Bretaña, investigar profundamente las causas del hundimiento del "General Belgrano" y aportar las pruebas correspondientes, si son capaces de hacerlo. Ello es necesario, no tanto como para no dejar impune un verdadero crimen contra la humanidad, sino como para permitirnos a todos seguir creyendo en el plexo de valores de una civilización en la cual los países poderosos no hacen lo que quieren con los países menos desarrollados, en pro de la igualdad jurídica de los estados, de la verdad, de la justicia, de los derechos humanos y particularmente de la Fé que profesamos.

92



